8e Année — N° 372. — 50 centimes. Ce Numéro contient 20 pages de texte et gravures 27 Octobre 1905. — Tous les Vendredis

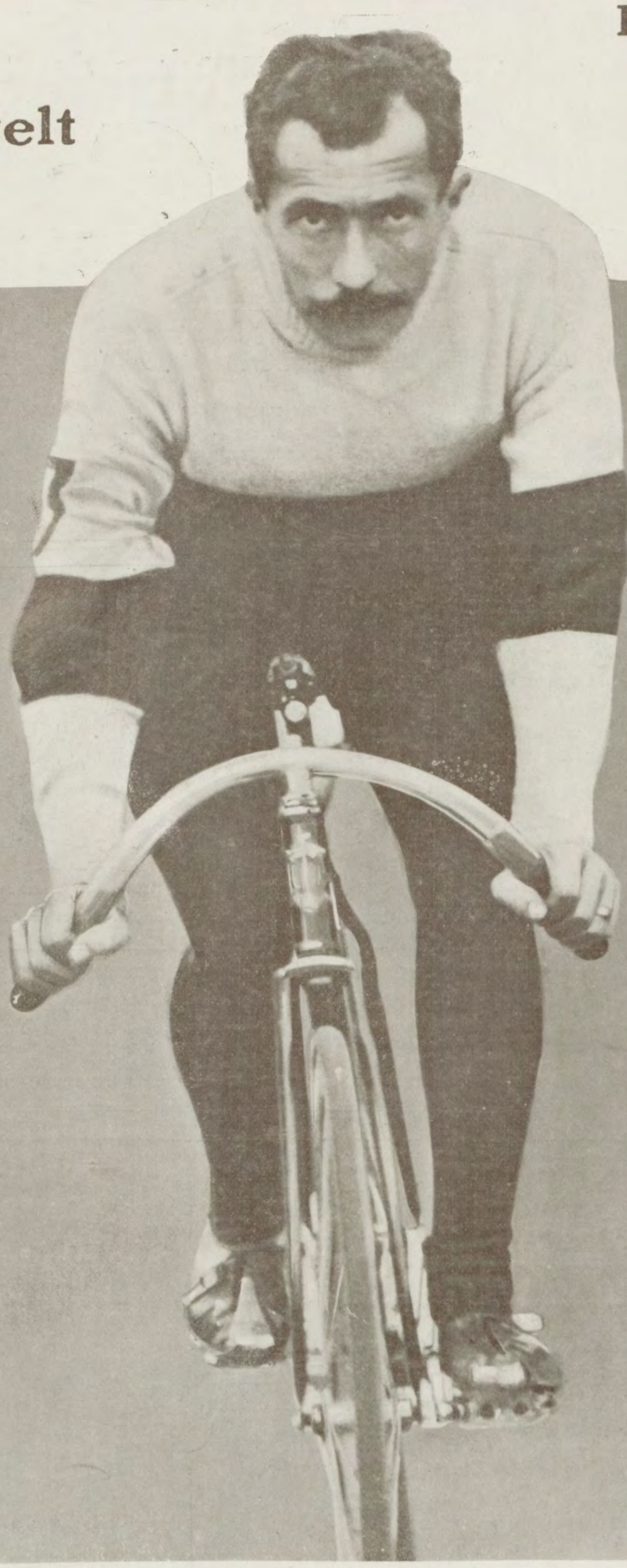
LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMERO :

Le Prix Rosewelt

Le record des 50 kilomètres

derrière tandems



POTTIER

Le gagnant de la Course de 50 kilom. avec entraîneurs à tandems.

Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " " " " " 28 —
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse !**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout — *Fermes et Châteaux* — *Femina*
Musica — *La Vie au Grand Air*
9 et 11, avenue de l'Opéra. Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères
10-12 HP
et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie
INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
108, Rue St-Maur, PARIS
Maison fondée en 1904.

Achetez partout (le Numéro : 1 franc) **le Numéro du 25 Octobre de**

MUSICA

24 pages de musique mélodique ET POUR TOUS LES GOUTS, PAR CAMILLE SAINT-SAENS, ERNEST VAN DYCK, LOUIS GANNE, JANE VIEU, ETC.

100 Photogravures d'actualités ET CHEFS-D'ŒUVRES DE MAITRES (OPÉRA, OPÉRA-COMIQUE, CONSERVATOIRE, GRANDS CONCERTS, INTÉRIEURS DE COMPOSITEURS, DE CHANTEURS, LUTHERIE, ETC.

16 pages de texte savant, amusant ET PITTORESQUE, PAR HENRY GAUTHIER-VILLARS, GEORGES PIOCH, SURTAC, M.-D. CALVA-COREZZI, F. GRÉTRY, ETC.

La Semaine Comique par Henriot.

— Tu dis que tu as fait beaucoup de bicyclette, cet été
— Oui, mais j'avais pris l'habitude de ne pédaler toujours qu'avec la même jambe.

— J'ai toujours une corne d'auto dans la poche quand je me promène la nuit dans la banlieue... Un apache arrive, je corne ! il dit « V'là du monde ! » et il s'en va !

— Et si on démolit le Bois, où pourrons-nous aller nous promener ?
— Il faut être philosophe. Il nous restera le métro !

— Ah çà !.. qu'est-ce que vous avez donc appris, ces vacances ?
— Le saut en hauteur m'sieu !

Voulez-vous ACHETER OU VENDRE

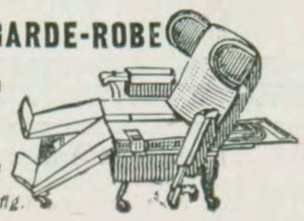
Un Château, une Ferme, une Propriété de rapport, une Villa, une Chasse, un Etang, un Cheval de chasse, un Cheval de service, une Voiture, un Chien de garde, un Chien de chasse, un Chien d'agrément, une bonne Vache laitière, des Animaux de ferme, des Animaux de basse-cour, etc...

?

UTILISEZ LES PETITES ANNONCES ILLUSTRÉES de

Fermes & Châteaux

MOTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**
Chaise se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
Rue, 10, Rue Hautefeuille
PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Catalogue contenant 423 fig.



MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

H. FRAENKEL
FOURREUR-TAILLEUR
28, Rue du Quatre-Septembre

Fourrures et Pelisses
POUR LA CHASSE ET L'AUTOMOBILE

Bottes, Gants, Casquettes et Couvertures en Fourrures.

TRANSFORMATION DE FOURRURES

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

MOTO NAPHTA

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 octobre 1905. — N° 372
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Muhr. Faure-Dujarric. Chapuis. Gauderman. Reichel. Gondouin.

LA COUPE WILLIAMS — UNE SORTIE DE MÊLÉE

La finale de la Coupe Williams (Football rugby) a été disputée dimanche dernier, sur le terrain du Polo-Club de Bagatelle. Les équipes en présence étaient celle du Racing-Club de France et celle du Sporting-Club Universitaire. Après une partie très disputée, l'équipe du R. C. F. a battu l'équipe adverse de 22 points à 6. Le Sporting Club Universitaire inaugurait la méthode qui a donné tant de succès aux New-Zélandais, 7 avants, 4 demis, 5 trois quarts, et l'arrière. Cette tactique leur a réussi pendant la première mi-temps, mais leurs avants s'épuisèrent dans la seconde moitié de la partie.

LE PRINCE DE BULGARIE A COMPIÈGNE

Cliché Bouë .

LE PRINCE FERDINAND DE BULGARIE ET M. LOUBET EN BATTUE

La chasse offerte à Compiègne, mardi 17, par le Président de la République, en l'honneur de notre hôte le prince Ferdinand de Bulgarie, a été favorisée par un temps superbe.

Les chasseurs qui étaient avec le prince et le président, MM. Maurice Rouvier, le général Rantcho Pétrow, Ruau, le général Dubois, le major général Cyrille Boteff, le capitaine de vaisseau Pichon et le commandant Lamy — ont été transportés en voiture sur le terrain de la chasse.

C'est dans le parc de Compiègne qu'avaient été tracés les layons et qu'a commencé à midi la battue, parfaitement organisée et dirigée par le colonel Lamy, secondé de M. Pfeffer, inspecteur des forêts.

Le tableau, auquel avait largement contribué le prince Ferdinand, qui est un tireur de premier ordre, a été formé en avant du château. Il comprenait 260 faisans, 115 lapins et 1 chevreuil.

A cinq heures les chasseurs et les excursionnistes se sont retrouvés à la gare de Compiègne, d'où le train spécial les a ramenés à Paris.

LE FOUET EN MAIN

Le menage à quatre chevaux.

Le fouet, dans le menage à quatre, sert à exciter les leaders (chevaux de volée), ou à appuyer les wheelers (chevaux de timon). Dans ce dernier cas, la monture du fouet doit être relevée.

Le fouet ne doit jamais être employé dans un mouvement de colère ⸗ L'usage du fouet est très délicat ⸗ Le fouet dans l'attelage à un et à deux chevaux ⸗ Le fouet du coachman ⸗ Ne faites jamais claquer votre fouet ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

La chambrière.
La chambrière sert au manège et pour le dressage des chevaux en liberté. La mèche est très longue.

Il est un principe dont ne doivent jamais se départir ceux — maîtres ou cochers — qui mènent à un, à deux comme à quatre, c'est que le fouet engendre la crainte et non l'obéissance. C'est pourquoi son maniement est très délicat, et demande un tact tout spécial, qui doit faire juger de l'à propos de son emploi.

Lorsque l'on ne mène qu'un cheval, le fouet doit être tenu au bout de la poignée, qui doit pouvoir manœuvrer indépendamment de la main gauche, lui porter aide dans les différents mouvements du maniement des guides.

Le fouet doit être dirigé en avant et à gauche, la monture un peu plus élevée que la poignée. Comme l'a écrit le comte de Montigny, ce maitre en matière de menage : « Pour bien manier le fouet, il faut avoir le poignet et le bras très moelleux, et tenir le fouet sans aucune espèce de contraction ».

Jamais on ne devrait employer le fouet dans un mouvement de colère, et cependant... ; jamais encore comme vengeance, pas même comme châtiment. Voilà ce que l'on ne fera, je crois, jamais comprendre, pas plus aux charretiers qu'aux cochers de fiacre de la bonne Ville de Paris.

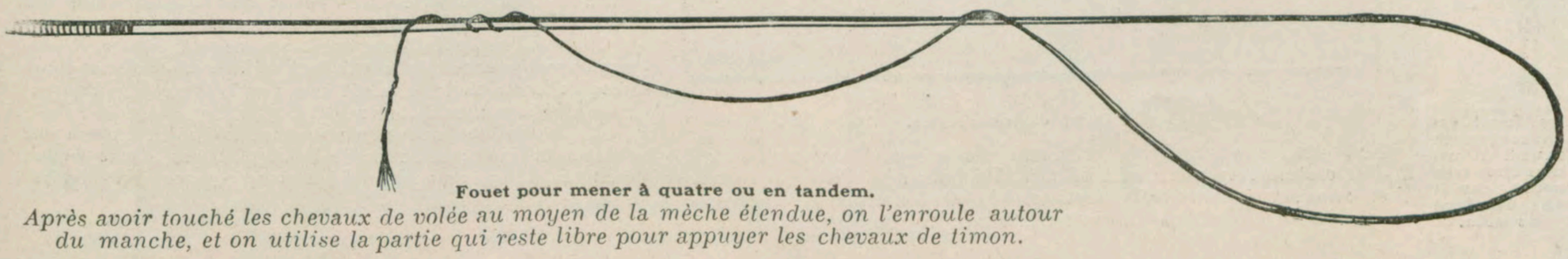
Le menage à un cheval ⸗ Le fouet — dans le menage à un cheval — doit servir *exclusivement* à porter le cheval en avant s'il ne répond pas à la voix, à le faire allonger, à stimuler son ardeur, ou encore, et c'est en cela qu'il est le plus utile, à détourner son attention au moment où il va commettre une faute. Que de fois cet instrument — dont on fait trop souvent un instrument de torture — a évité des écarts quand il est manié légèrement.

Dans le menage à deux, le fouet sert, en outre, à régler la vitesse ou l'étendue des tournants.

Le toucher du fouet ⸗ Pourra-t-on jamais faire comprendre à certains cochers que le toucher du fouet peut n'être qu'une caresse ! Un fouet est aussi délicat à manier qu'une chambrière — et il suffit de savoir manier une chambrière pour dresser un cheval en liberté. — Certains ont la manie de faire claquer la mèche, c'est une faute grave, car le bruit fait peur au cheval plutôt qu'il ne l'excite, il faut lancer la mèche — progressivement en accompagnant le manche, qui doit rester presque parallèle à lui-même, et la mèche doit arriver sur le point visé, au moment le plus rapide de sa course ; si l'on veut donner le coup de fouet piquant, on n'a qu'à retirer vivement la mèche.

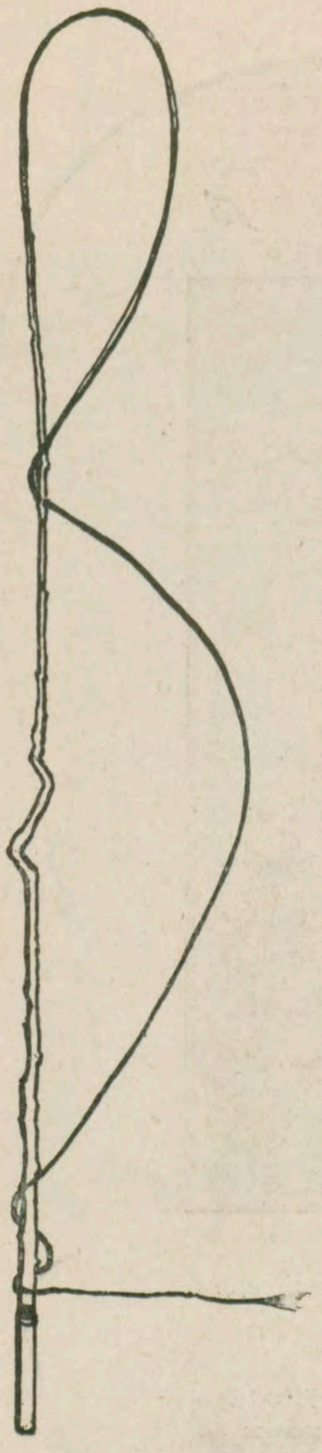
Voulez-vous porter votre attelage en avant avec le fouet, baissez d'abord la main qui tient les guides de façon à laisser au cheval la liberté d'étendre son encolure ; le coup de fouet devra tomber à ce moment précis, et ce n'est que lorsque le cheval aura répondu qu'on le reprendra à la main. Si le cheval ne répond pas, recommencez un appel de fouet en allant crescendo, mais cessez dès que la réponse aura été donnée.

Dans un attelage en tandem, le fouet qui est presque une chambrière en ayant la longueur de la mèche, sert surtout à régulariser l'allure du leader.



Fouet pour mener à quatre ou en tandem.

Après avoir touché les chevaux de volée au moyen de la mèche étendue, on l'enroule autour du manche, et on utilise la partie qui reste libre pour appuyer les chevaux de timon.



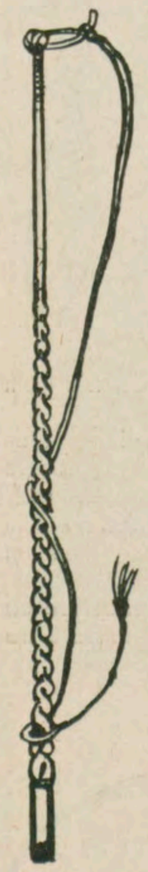
Le fouet pour l'attelage à un ou à deux chevaux.

La conduite en tandem.

Le fouet dans le menage de deux chevaux en tandem sert surtout à régulariser l'allure du cheval de volée. La mèche du fouet est presque aussi longue que la mèche de la chambrière.

Le menage à deux chevaux.

Le fouet, dans le menage à deux, sert surtout à mettre l'attelage dans le trot et à le porter en avant lorsque les chevaux ne répondent pas à la voix ; le fouet est le même pour le menage à un ou à deux.



Le fouet du charretier est muni d'un manche très court, car il est employé de près.

Le fouet du charretier.

Le fouet ne devrait jamais servir de moyen de correction ; il doit engendrer la crainte, et non l'obéissance. Les charretiers en abusent souvent ; ils devraient se contenter de faire claquer leur mèche et ne jamais ou presque frapper les chevaux.

C'est dans l'attelage à quatre que le fouet est le plus actif ; mais il est d'une application difficile et délicate, et la première leçon que reçoit le débutant est celle du maniement du fouet.

Le fouet dans le menage à quatre

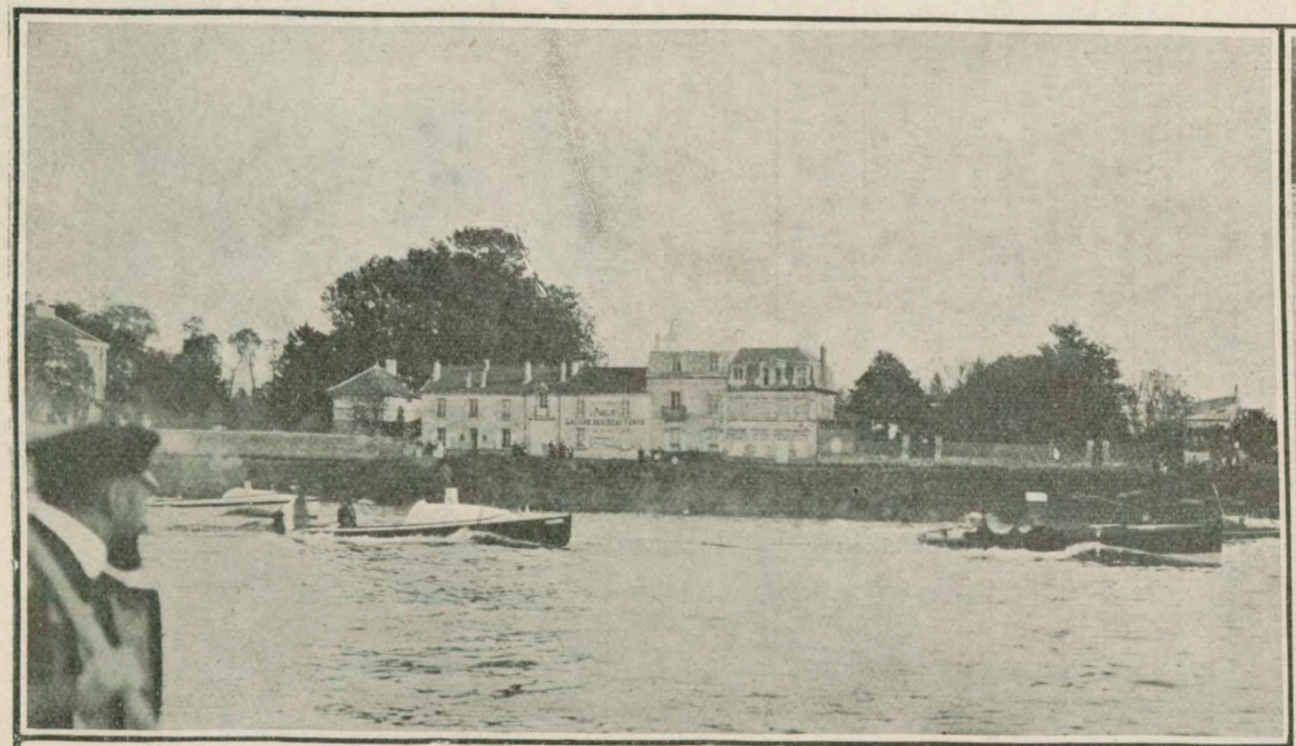
Le fouet s'emploie soit pour exciter les leaders, soit pour appuyer les wheelers, et principalement dans ce dernier cas. Il faut attaquer les leaders en les touchant àl où l'on veut, sans toucher les autres chevaux, sans « claquer », sans faire siffler la mèche ; et dans ce mouvement, il faut avant tout éviter de déplacer le haut du corps. Appuyer les wheelers, c'est soit les mettre dans les traits, soit les aider à tourner ; dans ce cas, la monture du fouet devra être relevée, c'est-à-dire l'extrémité dans la main droite, le tiers enroulé le long du manche, le reste pendant en boucle. Pour relever la monture, il faut la saisir avec la main droite à l'extrémité ; étendre le bras vers la droite en l'élevant un peu, et maintenir le manche du fouet dans le prolongement du bras ; dans cette position, on marquera un temps d'arrêt, puis on abaissera d'abord le manche vers la droite, et on le dirigera ensuite horizontalement à gauche en décrivant une sorte de cédille de manière à venir faucher la monture vers son milieu ; on obtiendra ainsi deux boucles, l'une au milieu du manche, l'autre à la naissance de la monture. On saisira avec la main gauche la boucle du milieu, on déroulera en la tirant la partie enroulée entre les deux mains, et on la saisira avec la main droite qui la tiendra en même temps que la poignée.

Quant à l'usage du fouet dans le menage à quatre, il dépend absolument des chevaux de l'attelage et quelques journées de leçon pratique valent mieux que toutes les explications que je pourrais donner.

Et je dirai seulement en terminant ce court exposé sur l'usage du fouet : Se servir du fouet n'est pas chose facile ; bien peu de gens savent en faire usage, surtout en modérer et en approprier l'emploi.

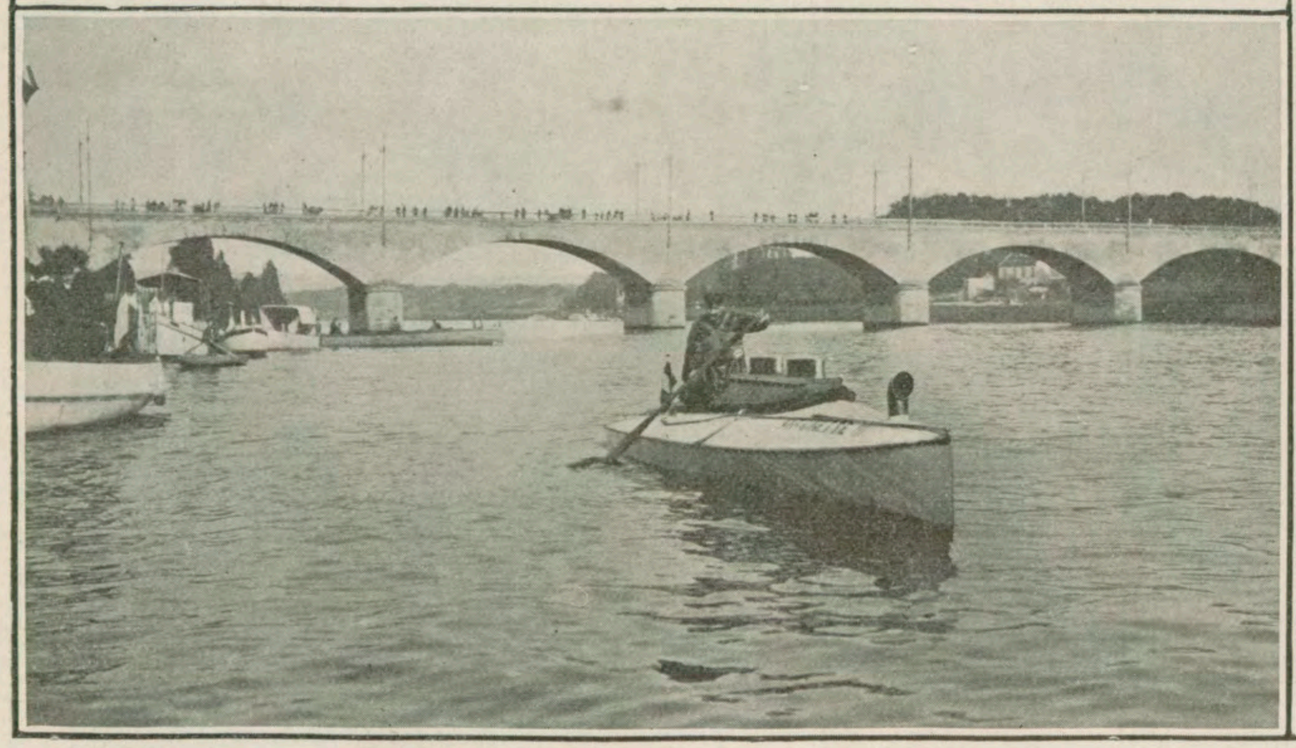
Paul Mégnin.

LA COUPE DE L'*AUTO* A MAISONS-LAFFITTE



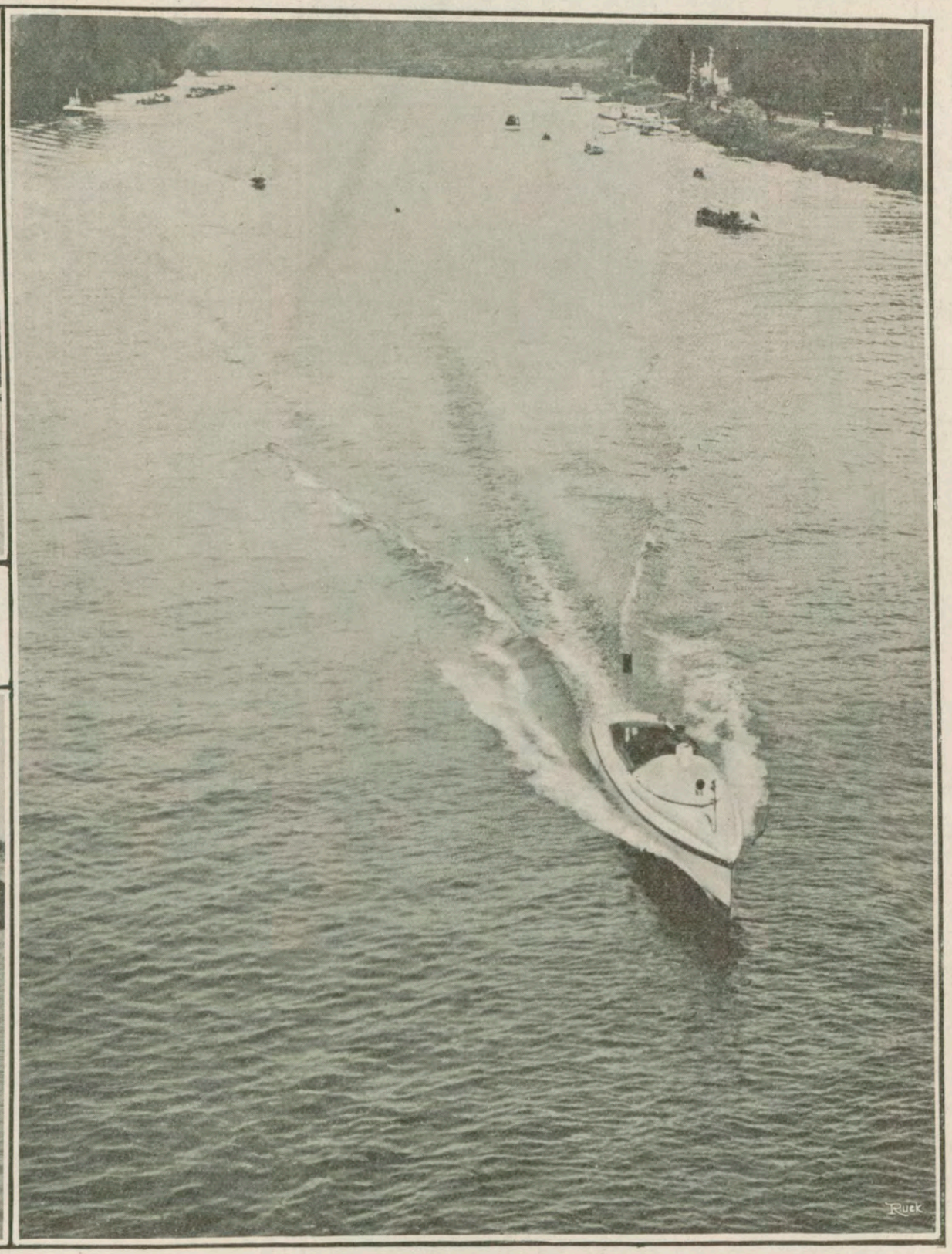
Un départ de cruisers.

La réunion de dimanche à Maisons, a été favorisée d'un temps superbe. Les cruisers, en particulier les extra-réglementaires, y étaient relativement nombreux. Les départs étaient donnés de minute en minute en « amenant » des boules noires suspendues à une potence. (Starter, M. F. Frank-Puaux ; chronométreur, M. Gaudichart.)



L'*Antoinette III* (Moteur 16 cylindres Levavasseur)

*L'*Antoinette III *a pris facilement, dimanche, la première place des racers. Rappelons qu'elle a été victorieuse dans tous les meetings de Suisse et d'Italie, et a battu au lac de Garde, le record des 150 kilomètres (151 kilomètres en 3 h. 2 m. environ).*



L'arrivée d'une série de cruisers.

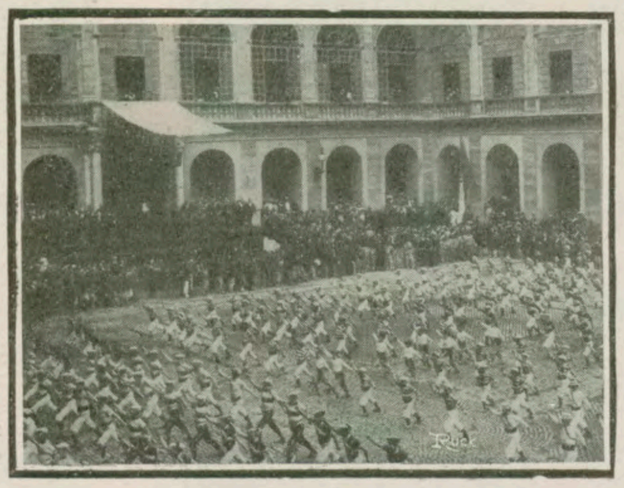
Les cruisers allaient virer en aval, à Herblay, puis remontaient jusqu'à Maisons. L'arrachement par un toueur de la bouée qui marquait ce virage, amena l'erreur du Forcès-Pas, *qui descendit jusqu'à Conflans, ce qui faussa la course.*

LES SPORTS AU VATICAN

Le pape a reçu, le 8 octobre en audience, dans la salle Regia, les gymnastes qui ont pris part à la réunion sportive catholique.

Dans le discours qu'il leur a adressé, le pape a dit que ç'avait été pour lui une joie de se trouver au milieu d'un si grand nombre de jeunes gens et qu'il avait béni avec plaisir le cyclisme, la marche à pied, la gymnastique et le sport nautique, qui, eux aussi, encouragent et soutiennent l'esprit dans la voie du bien.

Le pape a exprimé le regret de voir tant de jeunes



Le Concours de Gymnastique qui a eu lieu au Vatican devant S. S. le Pape.

gens manifester de l'indifférence envers la religion. Puis il a donné sa bénédiction à la Société Juvenis, dont les exercices ont été des plus remarqués, et les membres de cette Société ont été admis à lui baiser la main.

Dans l'après-midi, le pape, accompagné du cardinal Merry del Val et de toute la cour pontificale, s'est rendu dans la cour de Saint-Damase, pour remettre les prix aux lauréats des associations qui ont pris part au concours de gymnastique.

De nombreux cyclistes, précédés de musiques et de drapeaux, ont défilé devant Pie X.

Gymnastes et cyclistes ont fait ensuite des évolutions, qui leur ont valu les applaudissements de l'assistance très nombreuse.

VAINQUEURS DU ROOSEVELT

Ce qu'ils sont devenus :

Borel est dans le commerce des chapeaux. Chauvelot a disparu. Meiers est employé de banque. Lemursiaux placier en broderies. Bourdier est représentant de commerce Tunmer n'a jamais abandonné son magasin d'articles de sport. Deloge, parmi ceux des vainqueurs qui ont dit adieu à la piste, a une grosse situation dans une maison de fourrures. Ragueneau est mécanicien aux Postes et Télégraphes.

LE DÉPART D'O'CONNOR

Le jockey O'Connor

Le joyeux O'Connor nous quitte ; on ne le verra plus, au bar du Condé, danser le cake-walk ou les excentriques gigues américaines dans lesquelles il excellait. Un brillant engagement l'appelle en Allemagne, où il va monter pour l'écurie Weinberg.

O'Connor était — quand il voulait — un excellent jockey, ayant de l'énergie et de la tête. Venu en France engagé par MM. de Rothschild, il eut les premières montes de cette écurie pendant une année, ses secondes montes étaient réservées à l'écurie Schikler-de-Pourtalès. Cette année Milton l'avait attaché à son écurie. Il était très américain, bon garçon, joyeux luron, mais très bluffeur : à l'entendre, il aurait laissé loin derrière lui la réputation des jockeys les plus célèbres ; et il était heureux quand il avait fait croire à des aventures invraisemblables. O'Connor fut — et ceci est tout à son éloge — le premier jockey américain qui fraya avec des confrères anglais. Depuis les petites rivalités nationales ont disparu. N'annonce-t-on pas le prochain mariage du jockey Reiff avec la fille de l'entraîneur Denman ?

LE PRIX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

L'arrivée du Prix du Ministère de l'Agriculture, au trot monté (25.000 fr., 4.200 m. environ), avait attiré un très nombreux public sur le plateau de la Fouilleuse.

Le Prix du Ministère de l'Agriculture est revenu, après une très jolie lutte, à Condé. Le poulain de M. Chaplain avait une action merveilleuse pour les connaisseurs, dans son canter, il s'est toujours tenu dans les chevaux de tête, Casse Noisette, Corneillat et Clin d'Œil. L'ordre ne s'est jamais modifié jusqu'à l'entrée du dernier tournant où Clin d'Œil disparaissait. Corneillat et Casse Noisette étaient alors bien détachés devant Condé. Dans la ligne droite, Josquin amenait progressivement son cheval et s'assurait nettement l'avantage à quelques mètres du poteau ; Cymbalier quatrième. Après sa victoire, Condé a été acheté pour 20.000 francs, conformément au programme, par l'administration des Haras Nationaux. Le record du prix du Ministère, qui n'était encore que de 1 m. 37 s. 2/5, établi à Vincennes par Stuart, a été battu d'une demi-seconde par Condé, qui vient de faire du 1 m. 36 s. 9/10.

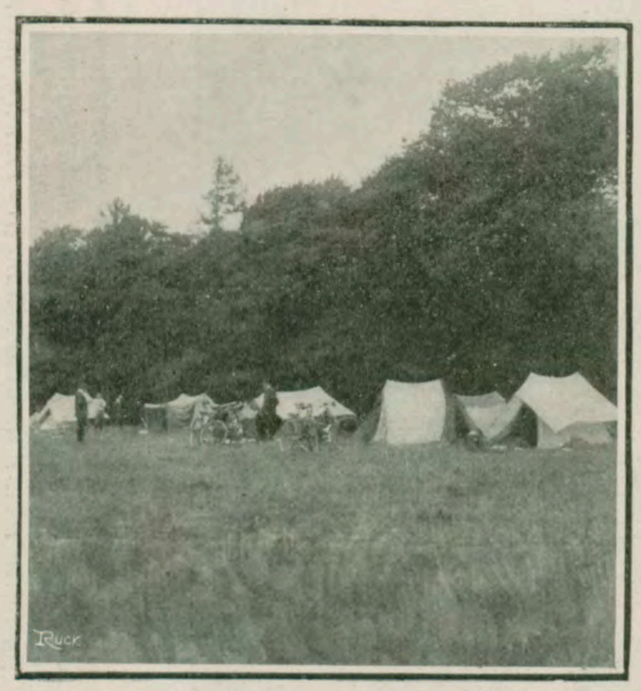
***Condé*, à M Chaplain (Josquin), vainqueur du Prix du Ministère de l'Agriculture (trot monté).**

Les autres épreuves inscrites au programme n'ont pas été très intéressantes.

LA SUSPENSION D'HÉMERY

Il semble qu'une épidémie de disqualification sévisse en ce moment sur l'Europe. Après la série d'amateurs cyclistes, amenés par force au professionnalisme, après Shrubb et Billington suspendus en Angleterre, voici qu'Hémery, le vainqueur de la Coupe Vanderbilt, vient d'être privé, pour un an, du droit de courir, par décision de la commission sportive de l'A. C. F., à la suite de sa suspension par l'A. C. d'Italie.

CAMPING ET CYCLISME



Sur cette photographie, nous voyons le petit campement dressé par une association de cyclistes anglais (Association of Cycle campers) qui, lors de leurs excursions à bicyclette, couchent, la nuit, sous la tente.

LE MATCH RACING CONTRE STADE BORDELAIS

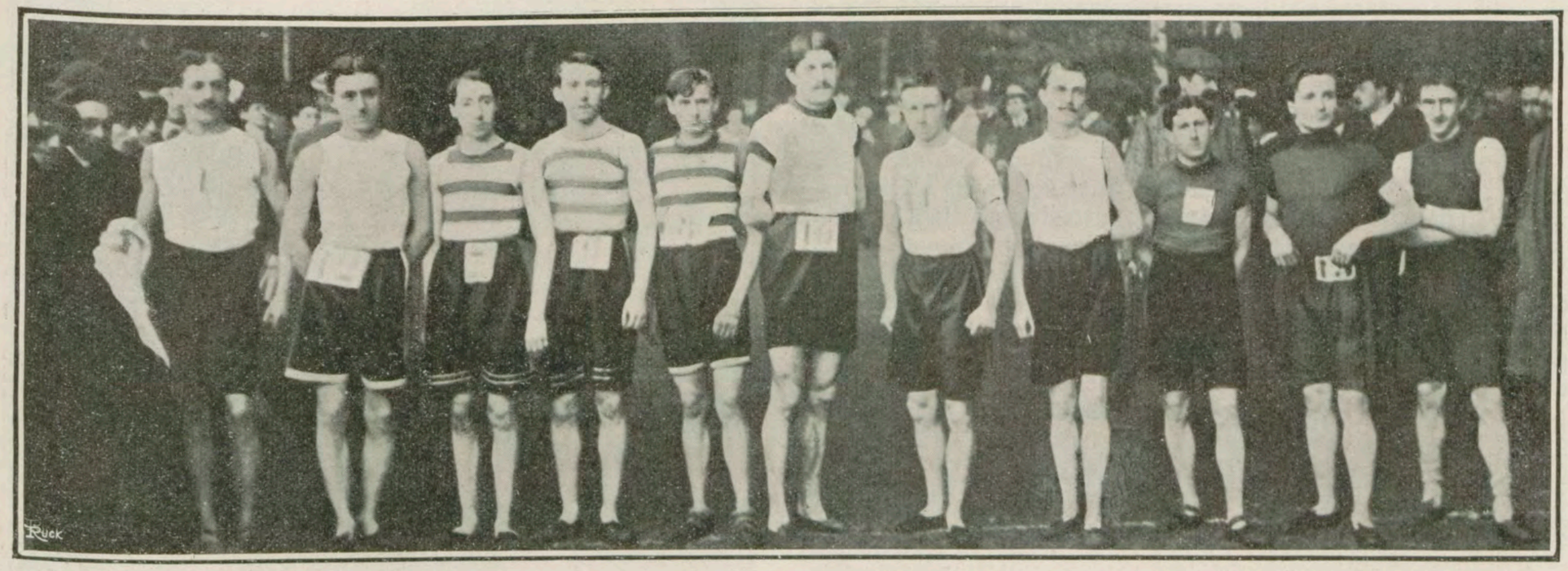
Le match disputé, dimanche 15, entre les Parisiens et les Bordelais, a été gagné par le Racing par 3 points contre 2. Dans l'épreuve des 600 m. plat, Cassagneau, de Bordeaux, a triomphé en 1 m. 27 s.

Comme l'an dernier, le Racing dans son match contre le Stade Bordelais a gagné, mais sa victoire ne fut pas si complète, car deux épreuves lui échappèrent : le saut en hauteur que Molinié s'adjugea avec 1 m. 71, et le 600 mètres que Cassagnau, revenu rapidement à sa belle forme, a gagné devant Filiâtre dans le meilleur temps fait à ce jour dans le Sud-Ouest.

UN CROSS-COUNTRY A MIRMANDE

Le cross-country de l'U. S. M. (3 kilom. 500), disputé le 8 octobre, a été gagné par A. Cru. La *Vie au Grand Air* offrait une médaille au coureur qui se classerait premier dans cette épreuve.

LE PRIX ROOSEVELT



L. de Fleurac. G. Sellier. G. Tniery. E. Champion. G. Rivière. J. Geffroy. Soalhat. A. Rax. E. Berthet.

Le départ du Prix Roosevelt.

Le Racing Club de France a remporté, dimanche dernier, pour la douzième fois depuis sa fondation, le Prix Roosevelt. Cette course, fondée en 1891 par Cornelius Roosevelt, est courue sur 3 milles anglais (4.827 mètres) et elle devait servir de comparaison entre les temps fournis en course par les meilleurs coureurs de demi-fond anglais et les coureurs français. Le record actuel est détenu par le fameux Shrubb, récemment disqualifié : Il est de 14 m. 17 s. De Fleurac qui, pour la troisième fois, vient d'enlever la Coupe, vient lui-même d'abaisser le record français qu'il détenait, en 15 m. 13 s.

Une classique épreuve pédestre ⸗ Son histoire depuis 1891 ⸗ Le record de de Fleurac et le record anglais ⸗ Comment s'est entraîné de Fleurac ⸗ ⸗ ⸗

Le sport pédestre amateurs pâtit vraiment trop en France de la piètre façon dont ses dirigeants entendent la publicité à donner à ses grandes épreuves classiques. Nous en avons encore eu la preuve dans la minime assistance de sportsmen présente dimanche dernier au quinzième Prix Roosevelt, gagné pour la troisième fois en quatre ans par le crack du Racing Club de France, de Fleurac.

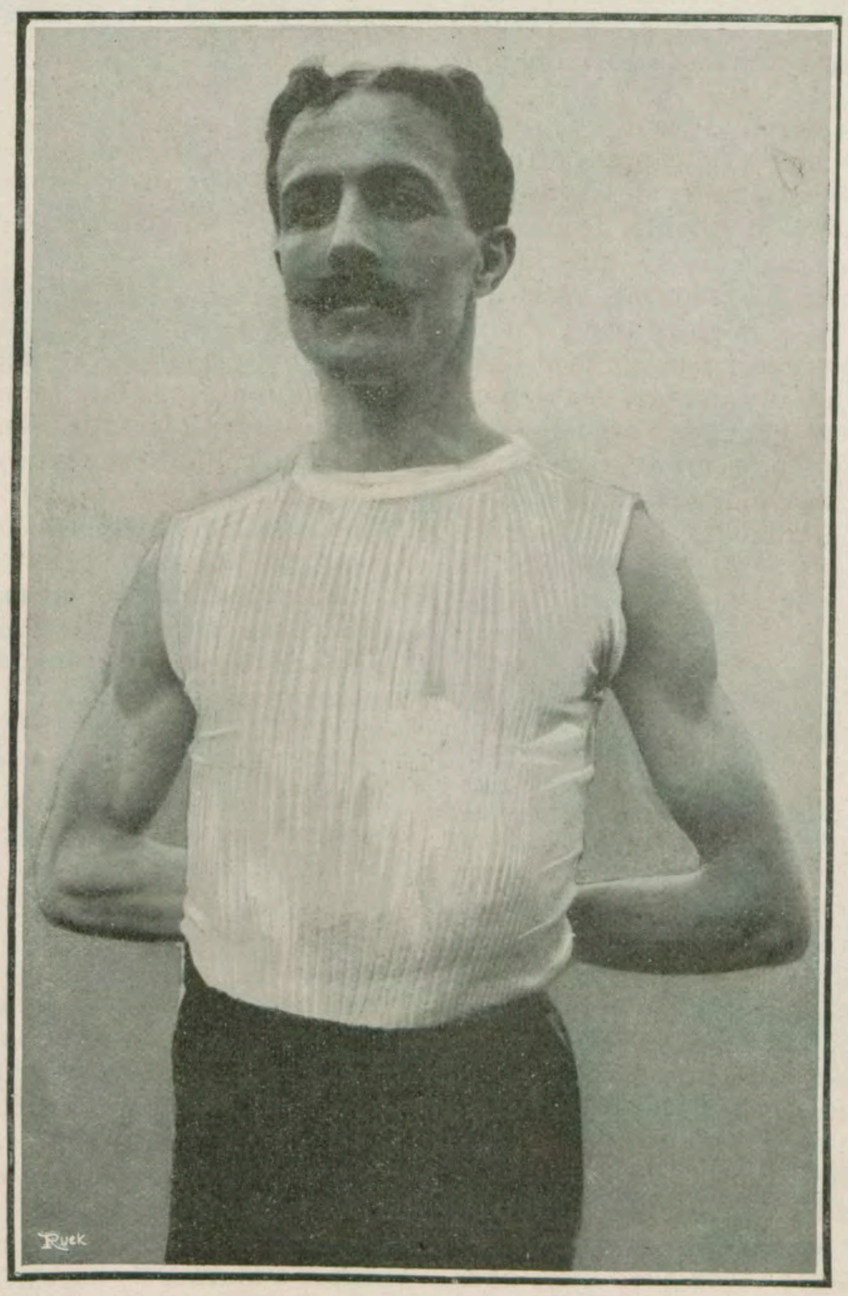
M. Cornelius Roosevelt, cousin du Président des Etats-Unis, avait créé ce prix, en spécifiant qu'il serait disputé sur les 3 milles anglais (4.827 mètres), de façon à permettre une exacte comparaison entre les temps de nos athlètes et ceux des coureurs d'outre-Manche.

Elle est encore loin d'être à notre avantage, puisque le record français détenu par de Fleurac, en 15 m. 13 s. 2/10, n'approche pas celui de Shrubb dont les 14 m. 17 s. 3/5 constituent le record du monde.

Ce fut Borel, le vieux Borel, qui gagna le premier prix Roosevelt. Son temps, 16 m. 9 s. 3/5, resta debout six ans. M. Chauvelot (1892), M. Meiers (1893), M. Lermusiaux (1895), M. Bourdier, lors de ses deux premières victoires (1894 et 1896), ne purent faire mieux que Borel, et ce fut seulement en 1897 que Bourdier réussit à abaisser le record à 15 m. 45 s. 4/5.

L'année suivante Tunmer, et en 1899 Deloge ne purent qu'approcher ce dernier temps.

Enfin, en 1900, Deloge, renouvelant sa victoire, fit 15 m. 14 s. 2/5, temps qu'il n'égala pas en 1901, pas plus que de Fleurac et Ragueneau en 1902 et en 1903. L'année dernière, enfin, de Fleurac parvint à gagner 1 seconde 1 cinquième à un record qui devenait déjà difficile à battre.



De Fleurac,

Le gagnant du Prix Roosevelt.

Dimanche dernier, de Fleurac n'ayant pas d'adversaire pour le pousser sur la fin de la course est resté à quelque 20 secondes de son temps de 1904.

« J'étais cette année, nous dit-il, dans une forme parfaite et j'aurais certainement pu faire 15 minutes juste si j'avais été poussé par des rivaux menaçants.

« Voici la façon dont je m'étais préparé : Tout d'abord, ne faisant plus de cross-country, je me repose tout l'hiver ; au mois de mars je me remets au travail de façon progressive. Deux fois par semaine je couvre 1.000 mètres à moyenne allure, sur la pointe des pieds, en soignant surtout mon style et en cherchant à courir uniquement en souplesse. Lorsque la période des championnats de France approche, je travaille spécialement le 1.500 mètres. mais c'est pour prendre aussitôt après un repos complet pendant trois semaines environ.

« Je recommence par des 1.000 mètres toujours sur la pointe des pieds et toujours sans pousser. Je vais trois fois par semaine à la piste, faisant chaque fois 1.500 mètres de la façon suivante : les premiers 1.000 mètres sur la pointe des pieds, les derniers 500 mètres en longues foulées. Je termine par une ligne droite vite. J'ai toujours soin de travailler seul. Je me présente le jour de la grande course en très bonne forme, sans avoir suivi de régime alimentaire spécial.

POMPUIS.

Pourquoi l'alpinisme est mal connu de la foule

L'alpinisme est-il un sport exceptionnel, réservé à une élite ? Existe-t-il des méthodes d'entraînement accessibles à tous ? La montagne est ouverte aux hommes de bonne volonté qui ont de l'audace, de l'endurance et du sang-froid N'écoutez pas les « bluffeurs »

L'ALPINISME est le moins connu de tous les sports classiques, partant celui dont il importe le plus de noter le caractère, de proclamer les bienfaits, de fixer les règles essentielles. Il s'exerce sur un champ illimité, en des régions peu accessibles régies par des lois encore obscures. Il échappe ainsi au contrôle de la foule. Les qualités qu'il exige — endurance, résignation, sang-froid — sont des qualités mineures, anglo-saxonnes en quelque sorte, inférieures en prestige, aux qualités majeures, françaises, d'audace, d'intrépidité, de gaie vaillance par quoi se distingue l'effort visible et relativement bref du cavalier, du chauffeur, du cycliste, ces ténors fêtés. Et il est assez naturel que le public se désintéresse d'un jeu qu'on lui représente tantôt comme redoutable, tantôt comme puéril.

Redoutable, surtout. A côté des convaincus, qui recherchent simplement, dans la pratique de la montagne, une manière plus rude d'exercer leur activité ; à côté des Tartarins, dont les bavardages démonétisés n'ont plus cours que dans les estaminets des plus lointaines provinces, une minorité de touristes semble prendre à cœur de spécialiser davantage aux yeux du profane un sport exceptionnel déjà par lui-même. Or, cette minorité-là, est la seule qui parle, qui écrive. Elle seule représente l'alpinisme devant le public. Et comment ?

Il serait injuste de suspecter le désintéressement des écrivains voués à la tâche difficile et peu lucrative de glorifier la montagne. Il est permis de se demander si les moyens qu'ils croient devoir employer sont de nature à servir la cause commune, et si, en évoquant sans cesse le spectre du danger, ils ne risquent pas de rebuter l'ardeur candide d'une clientèle prête sans doute à se laisser tenter.

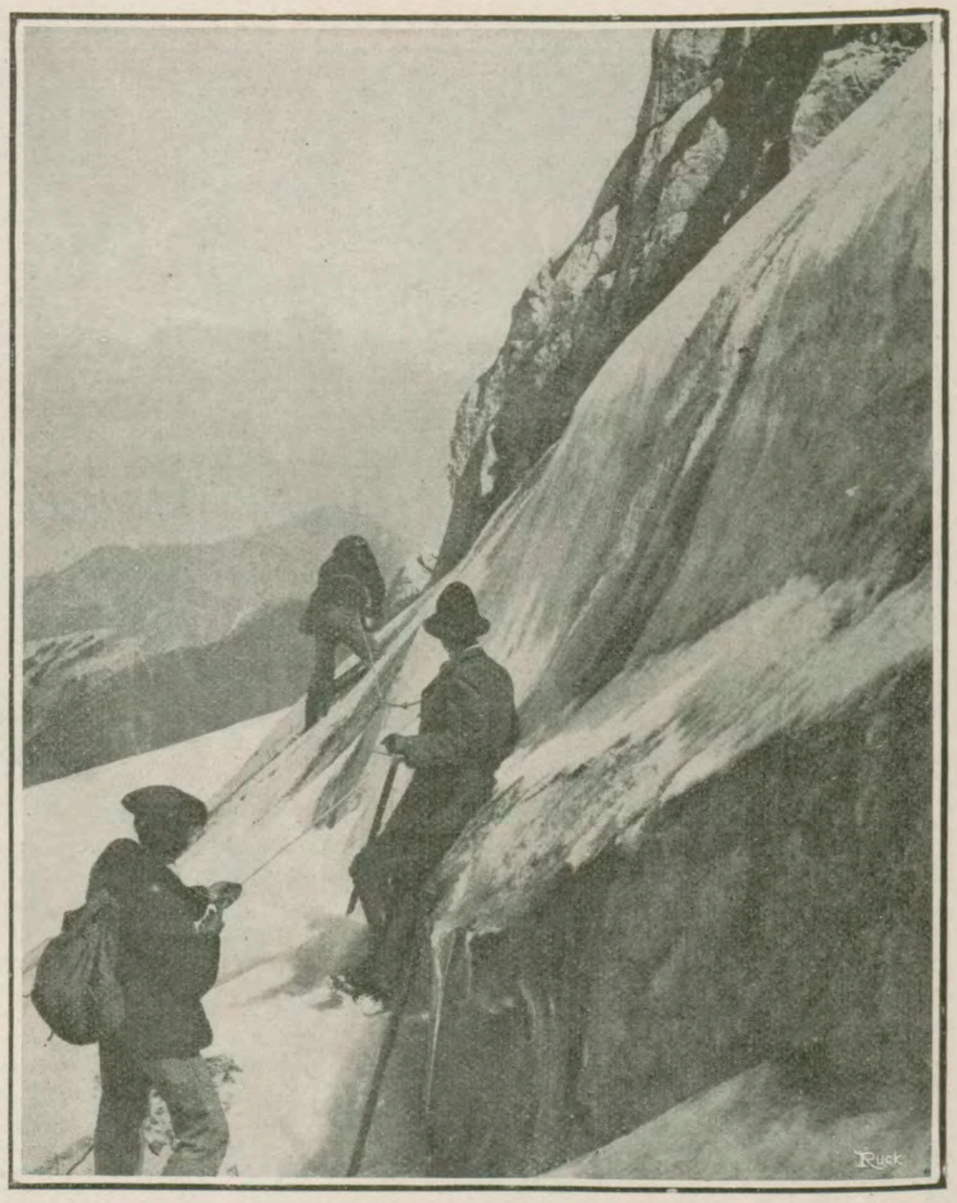
Les Français inférieurs aux Anglo-Saxons. Sportivement, il faut le reconnaître, nous ne valons pas les Anglo-Saxons. Nous sommes des sensibles, des nerveux, des affectifs, nous manquons de volonté, de muscles, de raisonnement tenace. La peur du ridicule — qui tue — paralyse nos efforts vers la gloire que nous adorons, mais que nous souhaitons immédiate, éclatante. Le triomphe obscur, obtenu sur nous-mêmes avec nos propres ressources, satisfait médiocrement notre amour-propre avide de vaincre des rivaux, des émules. Le plaisir d'être forts nous importe peu, à côté de l'orgueil d'être plus forts que les autres, et la victoire nous devient chère du jour où elle est publique. Nous ignorons que le vrai mérite ne consiste pas à dompter une montagne, un amas de pierres et de neiges, mais à dompter sa fatigue, sa peur, sa lâcheté, et que l'effet des sports est de donner à chacun de nous la mesure exacte de ses moyens, partant, la conscience pleine et entière de sa valeur individuelle.

Ainsi nous devenons des techniciens pointilleux confinés en d'étroites questions de préséance, de priorité, propres seulement à flatter notre vanité.

Le désir de garder notre rang, d'éclipser les aînés, de nous signaler à l'admiration des maîtres, nous pousse à des exploits inédits, que nous racontons devant les dames pâles, avec une exagération modeste. Sourds aux bruits de la rue, nous nous spécialisons chaque jour davantage dans un art que nous considérons, à force de l'aimer, comme nôtre, et nous devenons les pontifes d'un culte créé par nos mains sans nous apercevoir que les recrues, effrayées de notre intransigeance, désertent la petite chapelle dont l'encens ne brûle que pour nous.

Nous ne devons pas être des pontifes, mais des missionnaires ; nous devons donner des indications et non des ordres.

Écrivons toujours la vérité. On nous appellera des vulgarisateurs, on nous reprochera de provoquer l'envahissement de la montagne. Avec quelle joie nous accepterons cette épithète ! Malsonnante, elle consacre notre indépendance. Les artistes sont tous, dans le sens le plus noble du mot, des vulgarisateurs. Ils écrivent pour le public, ils cherchent à le convaincre, à l'émouvoir. Ils dégagent ce qu'il y a de beau, de laid, de sublime, d'infâme, de gai, de triste, dans la nature, dans la vie. Ils montrent, sous une forme réduite, significative, l'essentiel des paysages, des idées, des sentiments, la partie typique des choses, celle qui, conforme au type général, persiste sous les modifications apparentes. Ils redressent les erreurs, proclament les vérités, simplement, honnêtement, avec une ardeur calme qui n'exclut pas le respect dû aux vieilles traditions, quand elles sont respectables.



Escalade d'une pente de glace.

Attaché à la corde que tiennent ses compagnons adossés à la lèvre supérieure de la crevasse, le guide-chef taille des marches, afin d'atteindre la base de la muraille rocheuse d'où il lancera tantôt la corde aux camarades pour les hisser successivement.

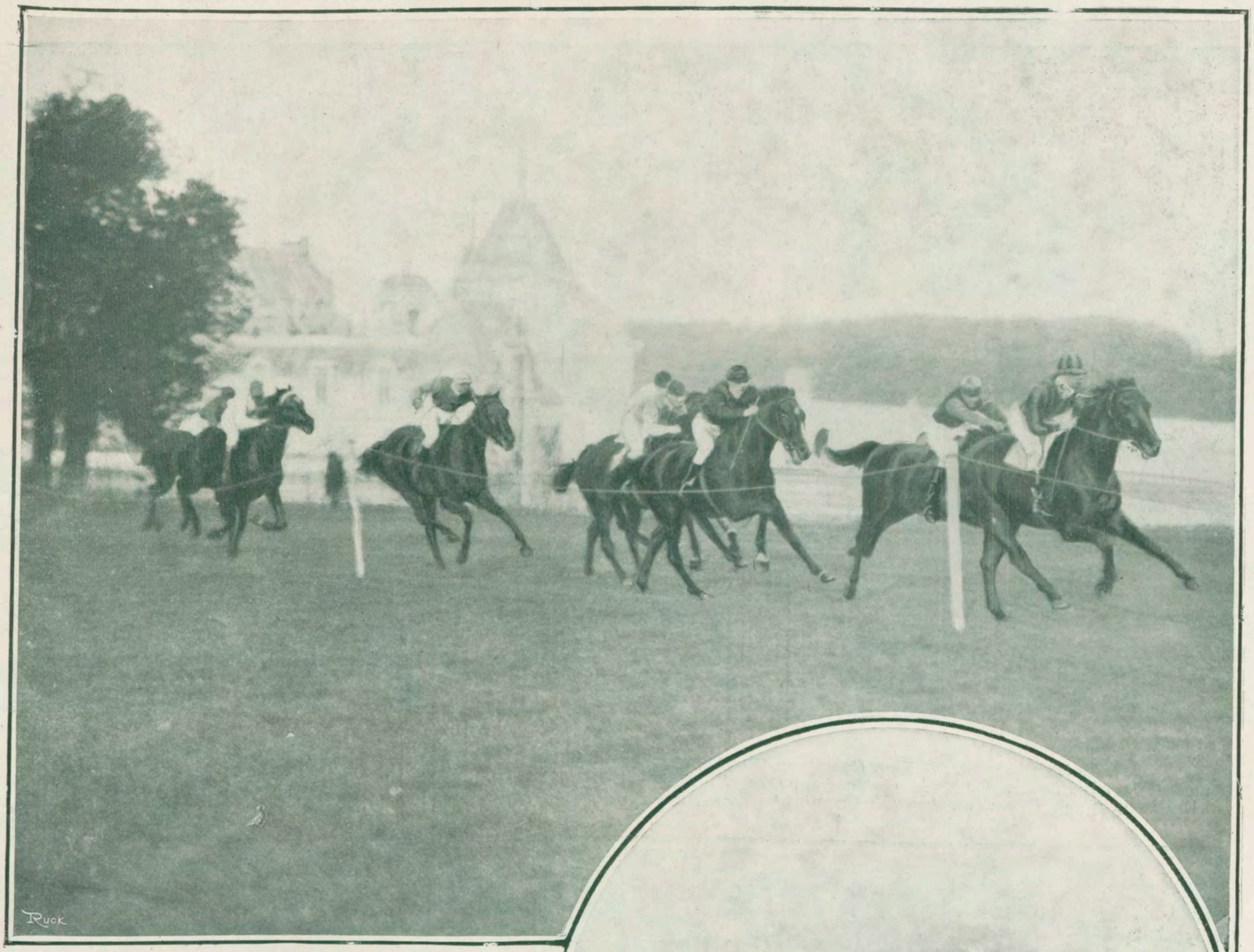
Or, en matière d'alpinisme, c'est l'obscurité qui règne. Incapable déjà de contrôler des exploits accomplis hors de portée, le public n'a pour se renseigner que les récits des intéressés eux-mêmes. Ces récits, inspirés plutôt par la satisfaction personnelle que par le souci de l'exactitude, sont généralement entachés d'exagération. Livré à lui-même, sans témoins ! l'auteur se trouve naturellement amené à s'illusionner sur la valeur et le mérite d'un acte dont l'intérêt se limite strictement à sa personne et il oublie qu'en se décernant le titre de héros il énerve le courage du lecteur prêt à le suivre peut-être.

La montagne est ouverte à tous. Sans doute il est louable d'exalter la bravoure et de prouver que la montagne est, pour les hommes forts, une merveilleuse école d'énergie. Il est plus utile encore de montrer que la montagne n'est pas ouverte aux seuls virtuoses capables de lui sacrifier leur vie, mais qu'elle est accessible, en principe, à tous les sportsmen rompus à la pratique régulière des sports.

En ramenant les choses à leur proportion, en révélant la montagne sous son vrai jour, nous ferons ici une œuvre de vérité propre à tourner l'attention du public vers un sport glorieux entre tous et injustement délaissé de la foule, qui l'ignore.

HENRY SPONT.

A CHANTILLY



Le handicap limité (20.000 fr. — 2.400 m.).
Au tournant des écuries, Amalécite, qui était parti en tête, a conservé sa place. Priam le suit, et derrière viennent Ecots, Sylvane et Nimay.

Le Prix de la Salamandre (10.000 fr. — 1.400 m.).
Cassandre devant les tribunes, a passé en tête et l'a remporté facilement sur Saint-Elme, Phœnix II, Syphon, Arabie et quatre autres concurrents.

Les deux principales épreuves de la journée ont été gagnées par les chevaux qui ont failli ne pas les courir

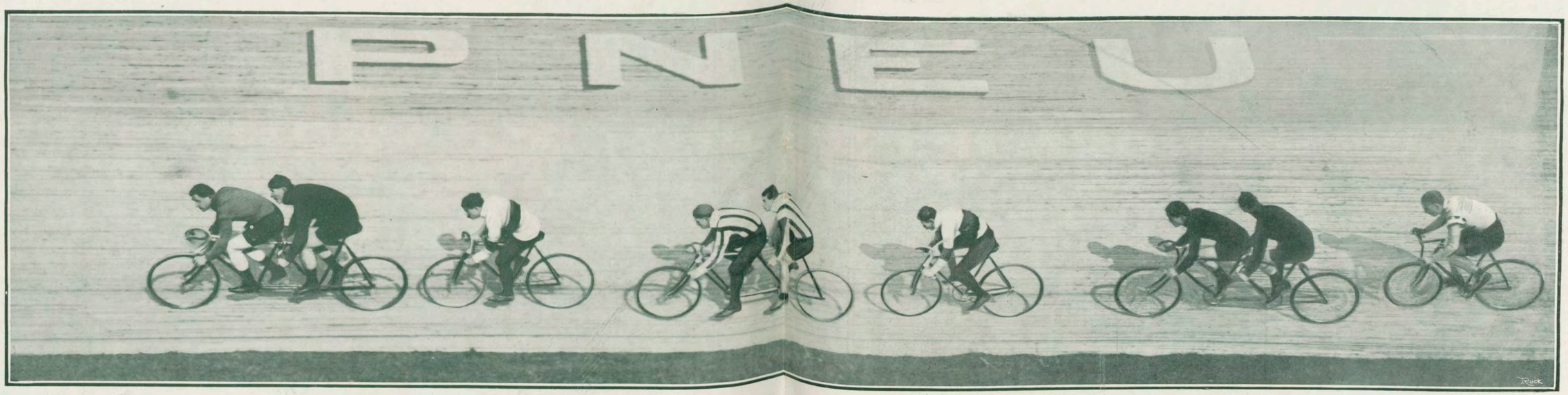
L'autre semaine c'était la vente annuelle de M. de Saint-Alary ; Amalécite présenté aux enchères fut retiré à 28.000 francs, et lundi plus d'un propriétaire, parmi ceux qui poussèrent les enchères pour le fils de Le Samaritain, dut se repentir de s'être arrêté avant 30.000 — qui, a-t-on dit, était le chiffre de réserve. — Amalécite, en effet, quatre ou cinq jours après la vente, s'est adjugé facilement les 20.000 francs du handicap limité donnant 87, au mutuel. Trois tickets au guichet à 500 francs auraient ajouté au montant du prix et le cheval était payé ; notez qu'Amalécite gagnera encore, cela est certain, de nombreuses épreuves, et qu'il est admirablement taillé en étalon.

Il y a six ou huit mois, Milton me disait : « Voyez cet Amalécite, c'est un modèle ! » Et quand Milton dit d'un cheval : « C'est un modèle », on peut être certain que ce « modèle » a quelque chose dans le ventre. O'Connor a monté Amalécite en grand jockey — qu'il sait être quand il veut.

Si M. de Saint-Alary a été bien inspiré en gardant Amalécite, R. Carter senior ne le fut pas moins en faisant partir Cassandre dans le prix de la Salamandre plutôt que dans le prix de Sylvie, où elle était engagée également. Cette pouliche, qui provient de l'élevage du comte Foy et a pour sa troisième année de grands engagements : Prix Hocquart, Grand Prix de Paris, Royal Oak, etc., aurait facilement triomphé du lot plutôt médiocre du Prix de Sylvie, qui aurait rapporté à son propriétaire 4.550 francs ; elle a très facilement triomphé du lot supérieur de beaucoup du Prix de la Salamandre, dont l'allocation s'est élevée à 14.525 fr. Franc Picard.

La Vie au Grand Air

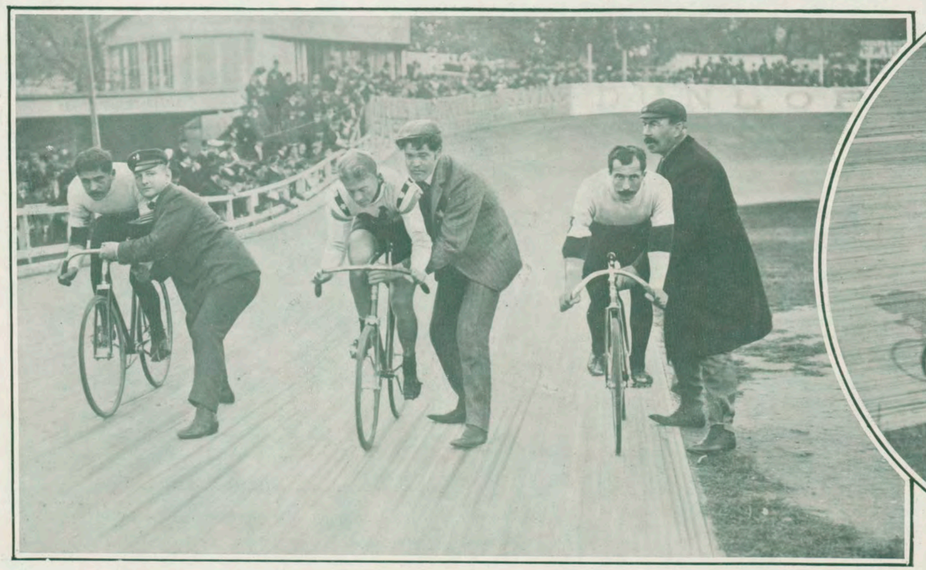
COURSE DE 50 KILOMÈTRES AVEC ENTRAINEURS A TANDEMS



La course de 50 kilomètres.

Au départ, les trois hommes, Pottier, Cadolle et Walthour, sont bien pris par leurs entraîneurs. Cadolle en tête est suivi par Pottier et Walthour. Peu après, emmené par Gougoltz-Trousselier, Pottier passe en tête et double Walthour.
Au dix-huitième kilomètre, il double Cadolle et prend un second tour à Walthour. Walthour se défend bien chaque fois qu'une bonne équipe vient le prendre, mais, moins bien servi que ses adversaires, il perd du terrain. Au vingt-cinquième kilomètre, un nouveau tour s'ajoute au précédent. Cadolle n'a pu reprendre son tour de retard.
Au cinquantième kilomètre. — 1. Pottier, 1 h. 1 m. 14 s. 4/5 (record) ; 2. Cadolle, à 1 tour ; 3. Walthour, à 5 tours.

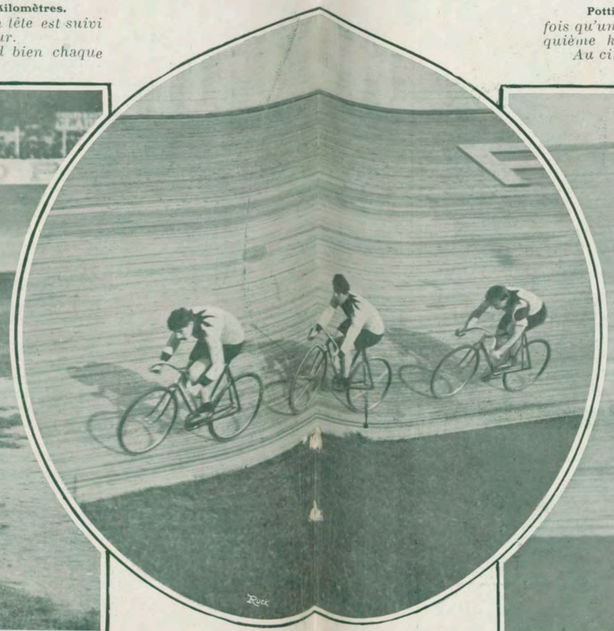
Pottier, Cadolle et Walthour dans la ligne droite.



Cadolle. Walthour. Pottier.

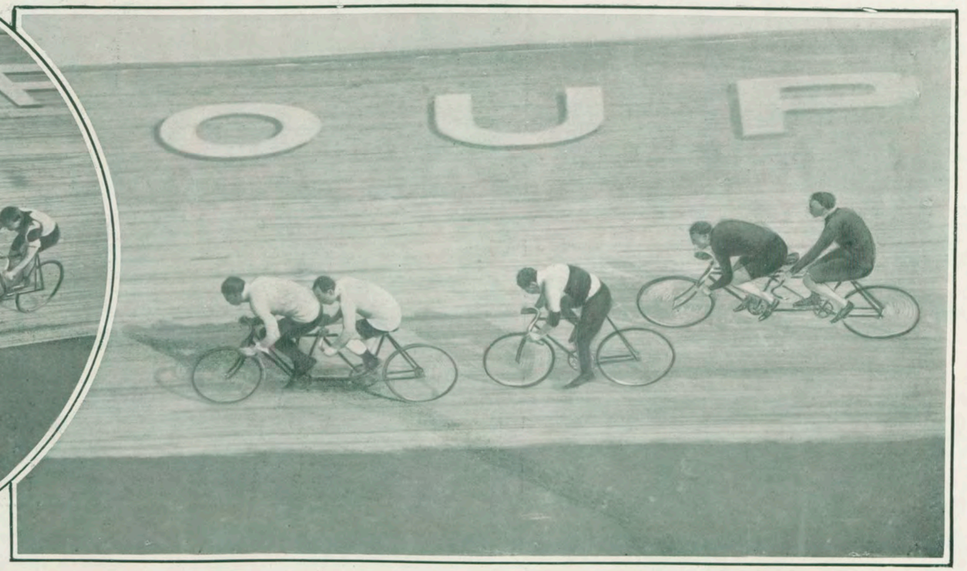
Le départ.

Avant l'épreuve des 50 kilomètres, le grand favori était Walthour, malgré l'incontestable valeur de ses deux adversaires, on ne pensait pas que l'imbattable Américain serait dé ait par P ttier et Cadolle ; on croyait au triomphe de « Bobbie » Walthour, quoique celui-ci sortit de sa spécialité de coureur derrière motocyclettes.



Le challenge de la Vie au Grand Air.

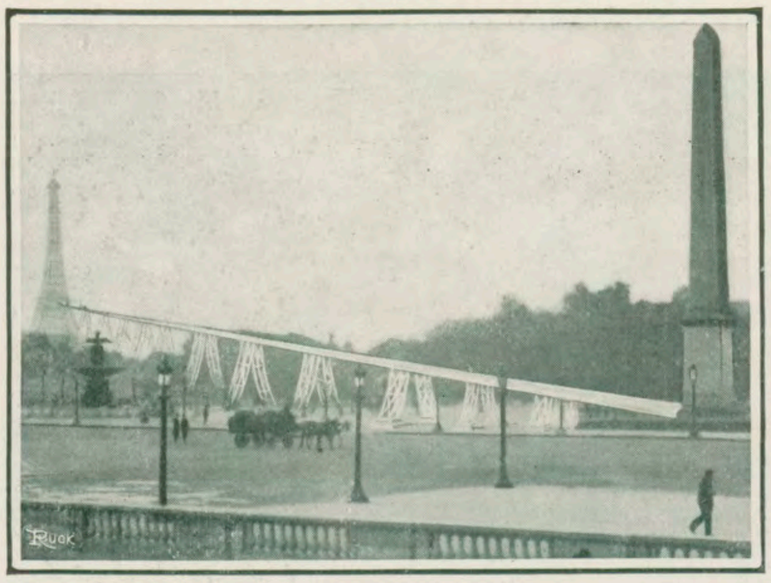
Notre challenge, une course-poursuite, sans entraîneurs, est revenu à l'Association Vélocipédique d'Asnières, avec Bardonneau, Berthet et Debonnaies ; le Véloce-Club Interocéanal, détenteur du challenge, était représenté par Hommey, Gomez et Guif.



Une reprise des tandems de Pottier.

Citons parmi les équipes d'entraînement des trois concurrents de l'épreuve des 50 kilomètres : Pour Walthour : Piard-X..., Schwab-Butler, Lorjeou-Thuau, etc ; Pour Marcel Cadolle : Cornet-Simar, Dupré-Doerflinger, Seigneur-Goven, Jacquelin, frères, etc ; Pour Pottier : Rettich-Schilling, Injold-Vanoni, Passerieu-Decaup, Gougoltz-Trousselier, Carapezzi-Pottier jeune, etc.

L'AUTOMOBILE A VAINCU LA COTE



De la place de la Concorde à la Tour Eiffel.
Nous supposons un plan incliné partant de la place de la Concorde et aboutissant à la seconde plate-forme de la Tour Eiffel, environ deux kilomètres à vol d'oiseau. Le second étage étant à 200 mètres, cette route aérienne sera donc une côte à 10 0/0, comme celle de Gaillon, par exemple.

La course de côte comme celle du Ventoux force les constructeurs à travailler ✍ Le moteur, de même que l'organisme humain, a besoin d'oxygène ✍ Une formule de course de côte ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Tout à la joie, disait la chanson qui fit les délices de la génération de nos pères.

« Tout à la Côte » pourrait-on dire à chaque fin de saison automobile, alors qu'un immuable calendrier des épreuves classiques lance les voitures de course et de tourisme en un successif assaut du mont Cenis et du mont Ventoux, de la côte de Doullens et de Château-Thierry pour les faire se ruer toutes ensemble, en guise de bouquet final, sur la fameuse rampe d'un kilomètre que nous appelons la côte de Gaillon, probablement parce qu'elle est réellement dénommée côte de Sainte-Barbe.

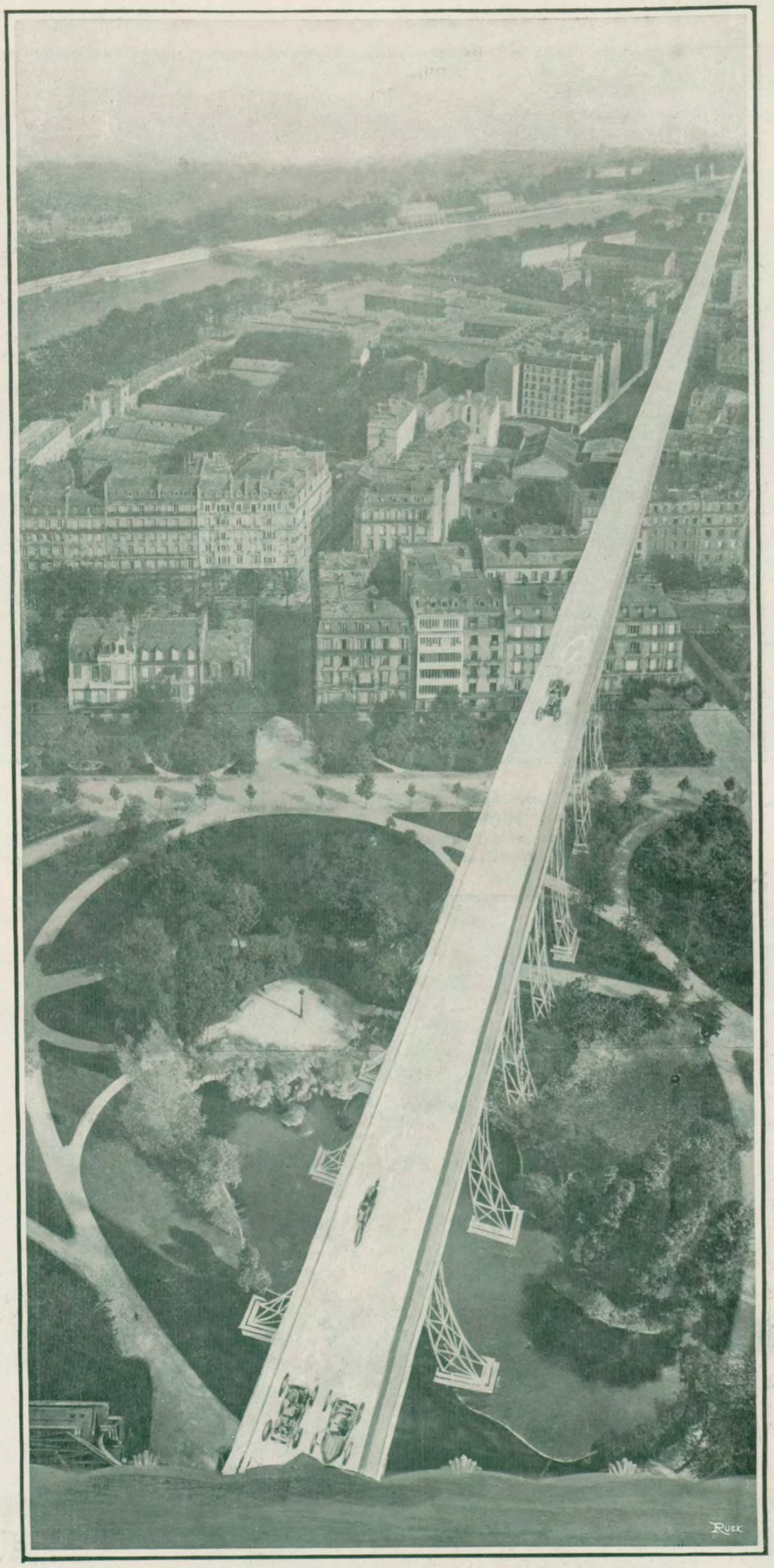
Tout à la Côte! Parlons donc de la côte, ou plutôt laissons-en parler le plus éminent des ingénieurs français qui aient tourné leurs efforts vers la construction automobile, celui qui a réussi à s'imposer au monde comme un véritable génie de la spécialité en gagnant successivent les deux dernières Coupes Gordon-Bennett et, chose peut être plus difficile et plus concluante encore, les deux épreuves éliminatoires françaises de 1904 et de 1905.

— Dites-nous, dites aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*, comment l'automobile a vaincu la côte, cette côte qui, jadis, était l'effroi des premiers chauffeurs et que les moteurs les plus vaillants n'escaladaient qu'à grand'peine, essoufflés et congestionnés? Et dites-nous aussi si la course de côte a été pour beaucoup dans les progrès accomplis par nos constructeurs?

Et tout en me promenant, par ses ateliers laborieux, dans la forêt vierge des lianes vivantes que sont toutes les courroies enchevêtrées et porteuses d'énergie, en s'interrompant pour me montrer l'ingéniosité mécanique de telle ou telle machine à outil que l'on dirait vraiment douée d'une âme et d'une intelligence, Brasier me parla avec la netteté, la lucidité et la précision qui sont les principales caractéristiques de son esprit.

L'intérêt des courses de côtes ✍ ✍ ✍ ✍ — Ce que je pense de l'intérêt des courses de côte et des progrès qu'elles ont pu permettre à l'industrie automobile?

Tout d'abord, laissez-moi vous dire que mon opinion diffère absolument selon qu'il s'agit de ce que j'appellerai les deux catégories d'épreuves de côte. Car je fais une distinction capitale entre la pure course de vitesse en côte à laquelle nous assis-



Un autodrome pour courses de côte. (Vue du 3e étage de la Tour Eiffel).
Le meilleur temps fait à Gaillon a été, pour les voitures de course, celui de Baras et Rigolly en 1904: le kilomètre en 29 s.; Derrière ceux-ci vient Lanfranchi, sur motocyclette, qui a couvert le kilomètre en 29 s. 3/5 en 1904.; sur 2 kilomètres, Baras et Rigolly précéderaient donc Lanfranchi de 45 m. 34. Enfin, 687 m. 04 plus bas vient Bablot, sur sa voiture de touriste, qui a fait à Gaillon, cette année, du 81 kilom. 447 à l'heure, soit le kilomètre en 44 s. 1/5.

tons à Doullens, à Château-Thierry et à Gaillon et la vraie course de fond comme au mont Cenis et au mont Ventoux.

Les premiers sont, à mon avis, non seulement inutiles, mais parfaitement nuisibles, puisque ce ne sont que des courses de truquage adroit. Sur un kilomètre, un moteur n'a pas le temps de chauffer, surtout s'il est très puissant et qu'il avale la rampe rapide en quelques secondes. On ne s'occupe donc pas du tout de la question de refroidissement et depuis que la quatrième vitesse est en prise directe, on se contente d'abuser de la démultiplication. Le gagnant, à puissance égale, se trouve alors être celui qui a trouvé le meilleur rapport entre la démultiplication adoptée et le « pourcentage » de la côte. De telles voitures seraient d'ailleurs parfaitement incapables de bien marcher en palier, et cela est si vrai qu'aussitôt la course finie le propriétaire ou le constructeur se hâte de remettre tout en l'état, et de reprendre la multiplication ordinaire, avec laquelle il ne montera plus les côtes un peu rudes qu'en troisième ou en deuxième vitesse, mais avec laquelle aussi il fera rendre à sa bonne voiture tout ce qu'elle doit régulièrement donner en palier.

Au contraire, les courses de côte du genre du Ventoux ou du mont Cenis présentent, et surtout *ont présenté* de l'intérêt en ce sens qu'elles ont forcé les constructeurs à travailler. Je vous dirai dans un instant ce que j'en sais moi-même et quels résultats heureux a pu avoir jadis pour nous la préparation de cette course. Mais, pour rester absolument dans le vrai, il faut bien avouer que ces courses là elles-mêmes sont un peu truquées. Pour conserver le gros avantage de la prise directe, on démultiplie, et on démultiplie à l'excès comme on ne le ferait jamais même pour une voiture qui devrait faire un service régulier dans un pays très accidenté. Mais, je vous le répète, il a fallu pourtant travailler et chercher des améliorations, pour que la voiture puisse aller jusqu'au bout sans faiblir.

Quels sont les progrès accomplis ? J'en viens aux progrès accomplis. A mon avis, ils se résument en trois points principaux :

1° La carburation ; 2° la qualité de l'allumage ; 3° le refroidissement. Il est enfantin de répéter que, des trois côtés, ces progrès sont certains.

Commençons... par le commencement.

Du temps où les soupapes automatiques s'ouvraient toujours au moment où le piston produisait la dépression dans le cylindre, le gaz passait toujours avec la même vitesse, puisque la « succion » était toujours la même. Aussi tous les carburateurs de l'époque, à simple gicleur, marchaient-ils très bien avec ce moteur-là. On avait un mélange de richesse constante.

Mais lorsque vinrent les soupapes commandées, les mêmes carburateurs n'allèrent pas du tout. Car la soupape était forcée de s'ouvrir, et suivant que le moteur tournait vite ou lentement, on avait un mélange extrêmement variable.

Il fallut donc chercher un carburateur à carburation constante. Cela marcha mieux, mais c'était encore loin d'être parfait.

La carburation constante n'est pas admissible, en effet. Il faut exactement le contraire de ce que nous donnaient les premiers carburateurs ; il faut un mélange riche dans les basses vitesses et un mélange qui s'appauvrisse en hydrogène et qui s'enrichisse en oxygène au fur et à mesure que le moteur veut donner plus de travail et tourner plus vite.

C'est là l'origine des carburateurs actuels avec un gicleur placé dans un petit conduit d'air direct, et une entrée d'air supplémentaire dont les systèmes varient à l'infini et qui servent à corriger le mélange riche des basses vitesses. On a mis trois ans à trouver cela, alors que la nature nous indiquait elle-même ce progrès. Les muscles qui doivent agir vite ne sont-ils pas toujours ceux qui ont le plus besoin d'oxygène ?

Lorsqu'un moteur chauffe, il n'en faut pas le plus souvent chercher la cause dans la défectuosité du refroidissement, mais bien du côté de la carburation ou de l'allumage.

Avec un bon mélange, lorsque le moteur travaille « en plein », si au lieu d'avoir de la combustion, on a une explosion et de la détente, les calories se transforment en travail par le moteur, au lieu de passer dans la circulation d'eau. C'est dire que, même avec un bon mélange, il est indispensable d'avoir un allumage qui force l'explosion à être rapide, et c'est bien cette rapidité d'explosion qui est la principale qualité de l'étincelle de rupture, constituant par elle-même un commencement d'explosion.

Sur un même moteur avec l'étincelle d'induction et l'étincelle de rupture, il suffira, par exemple, de 12 millimètres d'avance à l'allumage avec cette dernière, tandis qu'il faudra au moins 30 millimètres avec l'étincelle d'induction.

Au point de vue du refroidissement, il est bien évident que la nature de l'appareil compte également pour beaucoup dans le bon fonctionnement obligé à un dur travail dans une longue côte.

Ce qu'il faut chercher c'est une vaste surface, à travers des parois minces, un petit volume d'eau et s'il y a des ailettes, des ailettes qui ne soient pas trop grandes. Il est évident en effet que pour se refroidir une ailette doit d'abord chauffer, et si elle est bien grande elle ne chauffe pas suffisamment et ne peut pas perdre toutes les calories voulues. Et si elle ne chauffe pas, c'est qu'elle n'a pas commencé par prendre ces calories à la circulation d'eau. On a du reste déjà très bien compris tout cela, le progrès est fait.

Les « nids d'abeille » refroidissent à la perfection mais, à l'usage, ils donnent des ennuis. Leurs inconvénients me paraissent être l'obstruction des espaces très étroits par lesquels l'eau se trouve canalisée, soit que cette obstruction provienne des impuretés de l'eau, soit, au cas ou il y a une pompe, que ce soit la graisse de cette pompe la cause de tout le mal. Or, si une partie de la canalisation est obstruée, l'eau ne circulant plus partout où il le faudrait, circule au contraire en excès dans les autres parties, le radiateur ne fonctionne plus de façon homogène, il y a des différences de dilatation. Les résultats fâcheux ne se font alors plus longtemps attendre, dislocation, dessoudage, etc.

Conclusion : Ne canalisons pas l'eau par des passages trop dangereusement étroits.

Brasier s'arrêta, ralluma l'indispensable cigare qu'il avait laissé s'éteindre tout en me parlant, puis, tournant court :

— A propos, j'avais oublié tout à l'heure, en vous disant mon opinion sur les courses de côte, de vous dire combien je trouvais déplorables ces catégories de couristes « au prix de châssis ». C'est là donner une prime à la mauvaise construction, à la quincaillerie à bon marché. Une voiture, même faite avec des matériaux inférieurs et avec une main-d'œuvre insuffisante, peut grimper une côte d'un kilomètre. A prix égal, cette voiture se trouvera lutter avantageusement contre la voiture moins puissante d'un constructeur très consciencieux, obligé de vendre plus cher un châssis plus robuste, mieux fini et d'un usage beaucoup plus certain.

La course de côte combinée avec le plat J'en finis avec cette question des courses de côte.

A Gaillon, par exemple, je crois bien qu'il serait possible de faire suivre le kilomètre en côte d'un kilomètre en palier, on attribuerait le coefficient 2 au palier, on y ajouterait le temps en côte, et l'on diviserait par trois. Avec ce coefficient 2 pour le plat, aucun constructeur ne ferait la bêtise de trop démultiplier la voiture ; les truquages excessifs seraient ainsi évités en partie, nous nous rapprocherions de la voiture « vraie » et nous verrions que pour cette dernière, celle qui intéresse le client, la côte n'existe plus maintenant.

Mais, croyez-moi, il ne faut pas sacrifier la vitesse en palier a la vitesse en côte. Après tout, là côte, la côte franchement dure, c'est l'exception.

Brasier s'arrêta, car nous étions arrivés dans le petit atelier d'essai des moteurs de course. Et, dans un effrayant bruit de tonnerre, tournait frénétiquement un énorme 180-chevaux. Par les tuyaux d'échappement trouant une cloison vitrée donnant sur le quai d'Ivry, des jets de fumée noire sortaient avec une violence inouïe, par saccades vertigineusement rythmées.

Le front large et têtu, les yeux clairs et chercheurs, les mains dans les poches, Brasier resta quelques minutes immobile devant ce moteur d'une si impressionnante puissance. Puis :

— Tenez, voilà le progrès, et voilà la nouvelle espérance !

GÉO LEFÈVRE.

L'automobile a vaincu la côte.
A gauche, la côte de Suresnes ; à droite, le raidillon de la Tuilerie. Il y a quelques années, c'est en poussant sa voiture que le chauffeur montait la première ; c'est en se jouant que les voitures actuelles de force égale escaladent le second, beaucoup plus abrupt.

FOOTBALL RUGBY ET ASSOCIATION

FINALE DE LA COUPE WILLIAMS (RUGBY) — UN ARRÊT PAR LES PIEDS.

Quatre clubs étaient engagés, cette année, dans la Coupe Williams, pur équipes premières : le Cercle Amical, le Sporting Club Universitaire, le Stade et le Racing. C'est ce dernier qui a finalement pris l'avantage sur la bonne équipe de Sporting Club.

LE CHAMPIONNAT DE PARIS (ASSOCIATION) — RED STAR C. F. CONTRE C. A. DU XIVe

Le résultat du match joué dimanche au Champ de Mars apparaissait à l'avance comme fort douteux. Cependant, grâce à une certaine désunion dans les rangs du Red Star, le Club athlétique du XIVe arrond. l'a emporté par 4 buts à 0, après une partie en somme intéressante.

LA COURSE DE L'HEURE A MONTROUGE

L. Bouchard, le vainqueur de la Course de l'Heure.

Thomas. Bouchard. Dorando.

Le départ de la Course de l'Heure.

Dorando. Bouchard.

En Course.

Une tentative de record de l'heure devait être faite dimanche dernier par le vainqueur de Marathon, Pietro Dorando, sur la piste de Gentilly. Cette tentative était devenue une course de l'heure, puisque Bouchard et Thomas, de la S. A. M., avaient été adjoints à l'Italien. Pietro Dorando, surmené par son entraînement de la semaine, a été obligé d'abandonner au bout de 5.000 mètres. La victoire est revenue à Bouchard, qui a couvert 17 kilom. 530 dans l'heure.

LE PETIT BREVET MILITAIRE DE L'U. V. F. A LAYRAC

Le départ de la course de 50 kilomètres (petit brevet militaire de l'U. V. F.), à Layrac.

La course de 50 kilomètres (petit brevet militaire U. V. F.) a eu lieu dimanche 15, à Layrac, par un temps splendide.

Un public nombreux assistait à cette épreuve, qui fut très intéressante, étant donné la présence des meilleurs coureurs de la région, parmi lesquels nous nous citons : Labadie, recordman de l'heure; Dieulafait, le champion layracais bien connu, et de Balladé, 10e du Tour de France 1904.

Un contrôle pendant l'épreuve des 50 kilomètres au Véloce Club Layracais.

Sur 35 engagés, 27 coureurs se sont présentés au départ et 23 ont effectué le parcours dans les délais fixés par l'U. V. F.

L'arrivée a eu lieu dans l'ordre suivant :

1. Labadie, en 1 h. 34 m. 50 s. (V. C. L.); 2. Navail, 1 h. 35 m.; 3. Dieulafait, 1 h. 35 m. (V. C. L.): 4. de Balladé (U. S. A.); 5. Laporte (V. C. L.); 6. Gellas (S. C. A.); 7. Coulanges (V. C. L.); 8. Laffitte (U. S. A.); 9. Saubestre (V. C. L.); 10, Mingou (V.C.L.).

Nos sincères félicitations au Véloce-Club layracais pour la bonne organisation de cette épreuve, qui a eu lieu sans incident.

LE RUGBY A NOUMÉA

L'équipe du Football Club de Nouméa, qui a fait match nul (3 points partout) contre le team du bateau de guerre anglais *Psyché*. Tous les sports athlétiques sont pratiqués à Nouméa.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AÉROSTATION

Lundi 6 octobre.

Grand Prix de l'Aéro Club de France : 1. Jacques Faure (*La Kabylie*), atterrissage en Hongrie, 1.350 kilomètres ; 2. J.-F. Duro (*Le Cierzo*) atterrissage en Moravie ; 3. Edouard Boulanger (*l'Eden*) atterrissage en Saxe.

CANOTS AUTOMOBILES

Dimanche 22 octobre.

Bassin de Maisons-Laffitte. *Course de l'Auto :* Racers, 100 kilomètres : 1. *Antoinette-III* (200 chx Levavasseur), 2 h. 34 m. 17 s. ; 2. *Bayard Clémen* (240 chx Bayard Clément), 3 h. 17 m. 30 s.

Cruisers : 3e série, 50 kilomètres. 1. *Delahaye-VI Nautilus*, 1 h. 30 m. 30 s., 2. *Forcés-Pas*, 1 h. 38 m. 2 s. 2/5.

2e Série, 50 kilomètres, 1. *La-Madeleine*, 2 h. 27 m. 29 s.

1re Série, 25 kilomètres : 1. *Mendelssohn*, 1 h. 3 m. 16 s. 4/5, 2. *Delahaye-V Nautilus*, 1 h. 14 m. 49 ; 3. *Katarinette*, 1 h. 47 m. 5 s.

Coupe de Maisons-Laffitet, 50 kilomètres *Mendelssohn*, 2 h. 8 m. 11 s. 2/5, 2. *Delahaye-V Nautilus*, 2 h. 32 m. 23 s.

COURSE A PIED

Dimanche 21 octobre

Prix Roosevelt (4.827 mètres). 1. de Fleurac (R. C. F.), 15 m. 33 s., 2. Rax (S. F.) à 100, mètres, 3. Bessac (S. C. V.), loin. *Prix Ravaut* (200 mètres) : 1. Moreau (R. C. F.) 24 s. 2/10 ; 2. Legras (S. F.), à 1 mètre ; 3. Loiselle (S. F.).

Match international d'une heure : 1. Bouchard (S. A. M.) 17 kil. 530, 2. Thomas (Dijon) à 300 mètres. N. P. Dorando (Italien), abandonné.

CYCLISME

Dimanche 22 octobre.

Buffalo. *Challenge de la* Vie au Grand Air : 1. Association Vélocipédique d'Amateurs, 2. Vélo-Club International. Une heure avec entraîneurs humains : 1. Pottier, 1 h. 1 m. 14 s. 4/5 (record du monde), 2. M. Cadolle à 275 mètres, 3. Walthour à 4 tours 1/2. Internationale : 1. Doerflinger, 2. Del Rosso, 3. Ingold. Motocyclettes : 1. Thomas, 2. Billot, 3. Fossier.

Berlin. — *Grand Prix, 1 heure.* — 1. Robl, 1 h. 10 m. 36 s. ; 2. Huber ; à 7 kilomètres ; 3. Guyard à 10 kilom. 400. 4. Dickentmann à 15 kilom. 500. Denike abandonné.

Nantes. — *Match de demi fond.* Bouhours bat Bernard, Pasquier et Huby dans les trois manches : Odessa Match en trois manches : 1. Bader 4 points, 2 Outsehkine, 6 points, 3 Arend, 8 points.

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 22 octobre.

Coupe Williams, Racing Club de France (1) bat Sporting Club Universitaire (1) 22 à 6 (6 essais et 2 buts à 2. essais).

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 22 octobre.

Championnat de Paris. Club Athétique de Paris, bat C. A. Français (2 à 0) ; A. S. Française bat Racing Club de France (7 à 4) ; U. S. Parisienne bat S. A. Montrouge (9 à 0) ; Club Français bat United S. C. (6 à 0) ; Club Athlétique du XIVe, bat Red Star Club (4 à 0).

HIPPISME

Dimanche 16 octobre.

Saint Cloud. *Prix de l'Elevage* (trot monté, 10.000 fr.) Comète, à M. Olry (E. Urier) ; 2. Callista ; 3. Cora Pearl.

Jeudi 19 octobre.

Chantilly. — *Prix de la Forêt* (20.000 fr.) ; 1. Prestige M. W. K. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Cortes (Peborde) ; 3. Phenix (*A Cartès*).

Vendredi 20 octobre.

Maisons-Laffite. — *Prix Perth* (20.000 fr.) : 1. Preso II, à M. W. Lawrence (Ransch) ; 2. Lorlot (Cormack) ; 3. Hébron (O'Connor).

Samedi 21 octobre.

Auteuil. — *Prix Le Nageur* (haies, handicap, 10.000 fr.), Lavandier à M. J. Braquessar (L. Barils ler) ; 2. Cantinière (Balsan) ; 3. Vaillant III, (*E. Flint*).

Dimanche 22 octobre.

Prix de Salamandre (10.000 fr.), Cassandre à M. R. Carttssemos (G. Stern) ; 2. Saint Elme (Ransch) ; 3. Phœuix II, (Spears). — Handicap Limité (20.000 fr.) ; 1, Amalécite à M. de Saint Alary (O'Connor) ; 1. Priam (Ransch) ; 3 Luzerne (Bellhouse).

LES SPORTS A REIMS

L'équipe du Club Athlétique Rémois, qui a battu l'Etoile Sportive Sparnacienne.

Le match d'association entre le Club Athlétique rémois Etoile Sportive Sparnacienne, s'est disputé sur le terrain du C. A. R., cette intéressante rencontre a eté suivie par un nombreux public.

La victoire est revenue au Club Athlétique rémois, qui a triomphé de l'Etoile Sportive Sparnacienne par 7 buts à 1.

M. Gratigny, du S. R., a tenu le sifflet avec la grande autorité que nous lui connaissons.

Payer. Stomme.

Le départ du cross-country organisé par le Racing Club Rémois, et gagné par Stomme.

Très belle organisation due au C. A. R. et à son dévoué président actif M. César Alglave.

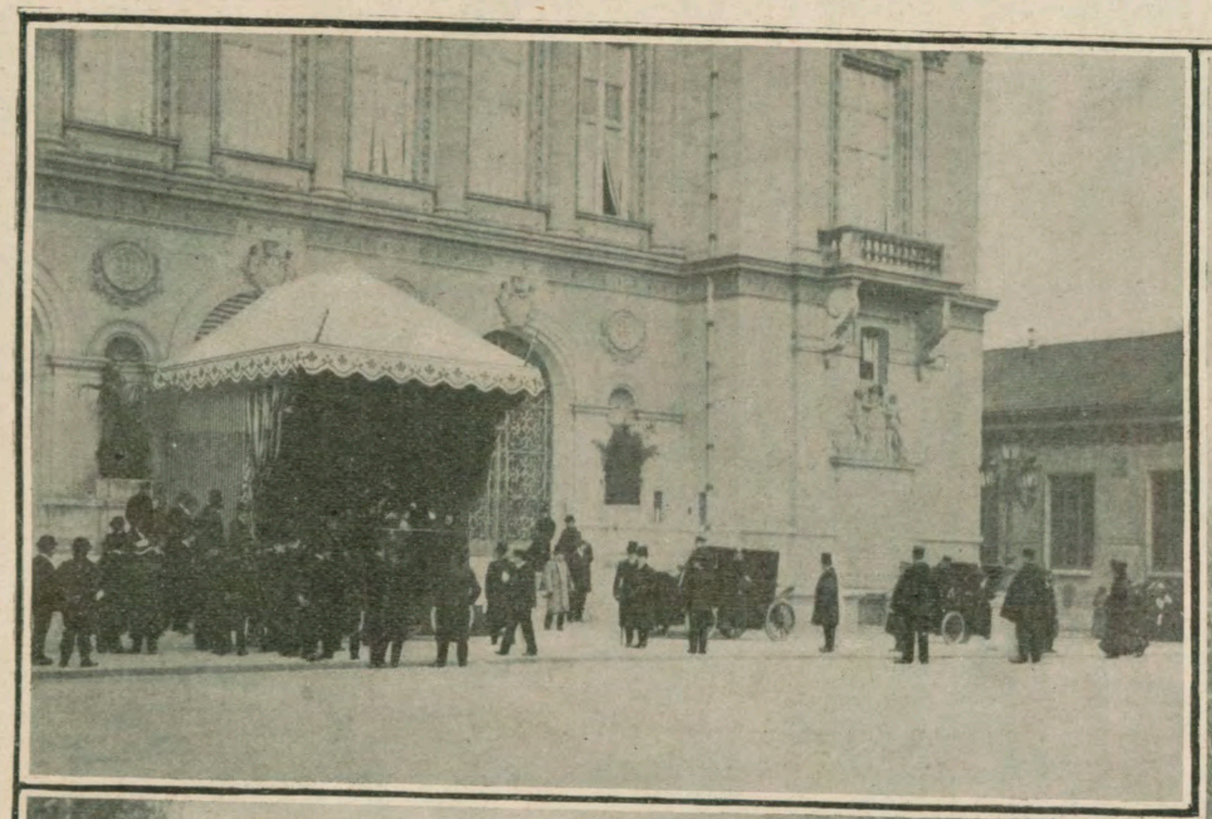
Dimanche 15, le Racing Club Rémois faisait également courir en cross sur 7 kilomètres. Le départ, donné par le président, réunissait l'élite des coureurs de fond de la région. Malgré un vent violent Stomme, le vainqueur, a accompli le parcours en 28 m. 10 s.

Reims est certainement une des villes qui contribuent le plus en France au progrès du sport, quoique les réunions athlétiques soient de plus en plus nombreuses et intéressantes dans notre pays.

DE BERGERAC A CASTILLON EN YOLE DE MER

Le 4 juniors du Rowing Club Castillonnais, qui a établi le 15 octobre, en yole de mer, le record des 80 kilomètres en descente, en 4 h 28 m. 17 s., entre Bergerac-Barrage et Castillon.

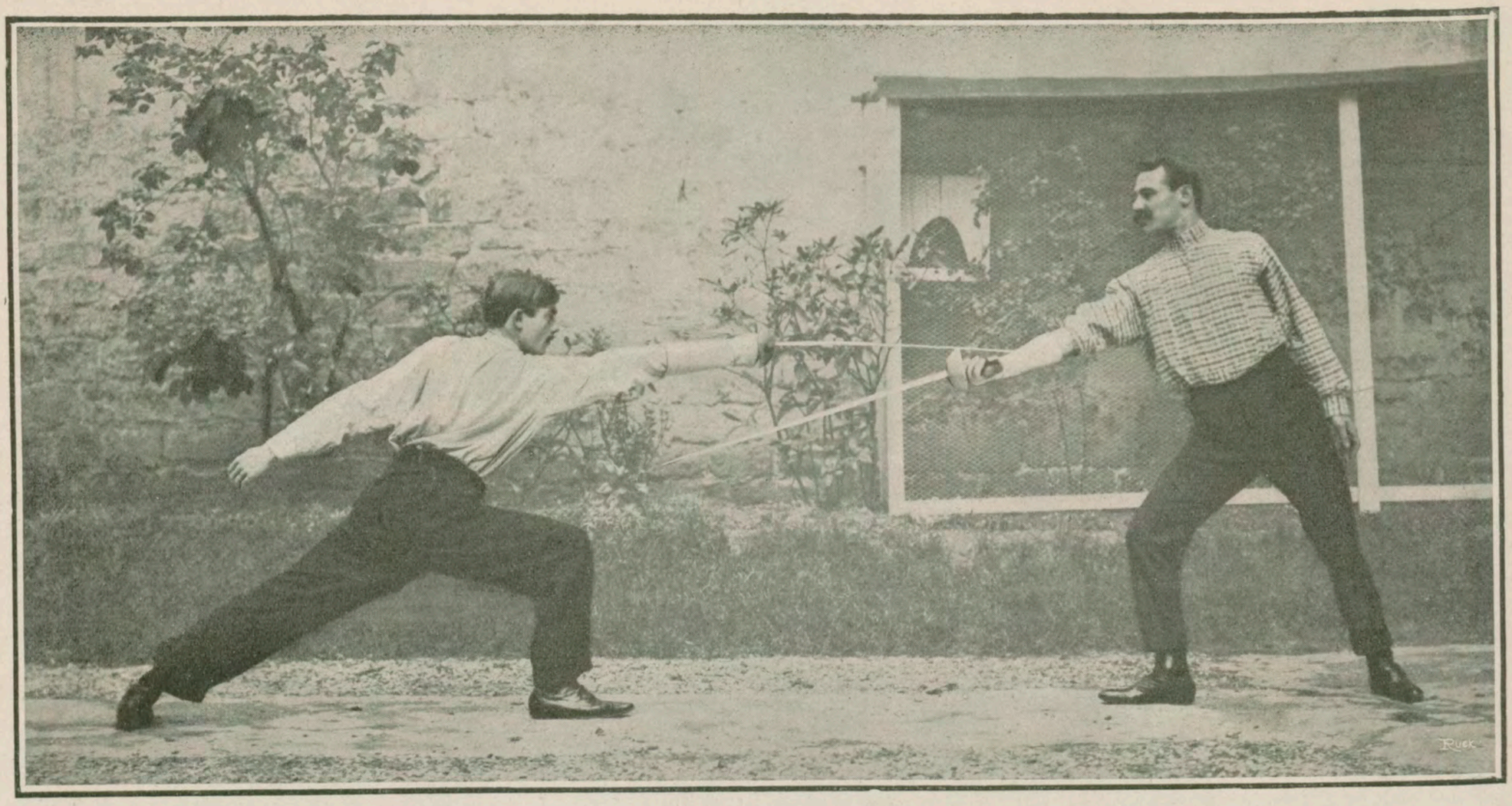
UN MARIAGE EN ÉLECTRIQUE



Devant la Mairie de Neuilly.

LA FILE DES ÉLECTRIQUES *VÉDRINE* AU MARIAGE DE M. CLÉMENTEL

M. Clémentel, le très sportif ministre des Colonies — n'était-ce pas lui qui représentait le gouvernement, en juin dernier, à la Coupe Gordon-Bennett ? — a, lors de son mariage avec Mme Knowles, samedi dernier, à Neuilly, remplacé les landaus classiques par d'élégants landaulets électriques de la Maison Védrine *(Pneus Continental).*



Le crispin idéal n'est pas inventé.

Le crispin à la fois assez souple pour ne pas constituer une gêne périlleuse et assez dur pour être intraversable, n'est pas encore inventé. Un vigoureux coup d'épée le perce aisément, ainsi que, d'ailleurs, bien des duels le prouvent.

LA RENAISSANCE DE L'ARMURE

Une question divise en ce moment le monde de l'escrime — L'usage du crispin dur et montant rend-il ou non le duel à l'épée plus dangereux ? L'expérience et la raison indiquent qu'il n'en est rien : le crispin gêne beaucoup plus les attaques au corps qu'il ne protège le bras

La mode de porter en duel un crispin montant jusqu'à quatre centimètres du coude tend à s'établir. Depuis un an surtout beaucoup de duels comportèrent cette petite cuirasse de cuir autour de l'avant-bras. A quand l'armure complète ? Le but est de donner plus de gravité à la rencontre ; mais l'atteint-on, ce but ? Non ! Théoriquement et pratiquement les partisans du crispin ont tort. Nous allons tâcher de l'établir.

Ce crispin séduit surtout les fleurettistes intransigeants, qui se refusent à travailler l'épée. Au lieu de s'habituer à garantir leur bras *avec des parades* et une bonne position de main, ils pensent qu'en cas de duel un crispin suffira et ils continuent à tirer suivant la convention préhistorique de n'annoncer que les coups à la poitrine. Cela par routine, pour ne pas « changer »...

Or, presque tous les duels où le crispin est employé se terminent par des coups à l'avant-bras ou à la main. Des exemples : les duels Emile André-de Haeckeren (M. Emile André blessé au poignet) ; M. Sulzbacher-Jacques Boulenger (coup double : les deux adversaires sont blessés au bras) ; Lusciez-Breittmayer (ce dernier, avant d' « *avoir* » son antagoniste par la fatigue, n'en fut pas moins blessé au bras, à travers le crispin) ; Bruneau de Laborie-J. Boulenger (M. J. Boulenger blessé deux fois au bras, dont une fois à travers le crispin)... Je pourrais citer bien d'autres rencontres aussi probantes — mais je dois me borner à celles dont les procès-verbaux furent publiés. D'autres, que le crispin devait rendre formidables, telles que celles des professeurs Pini et San Malato, n'eurent *aucun* résultat.

Voici déjà une sérieuse constatation ! Elle n'étonnera aucun épéiste, et même aucun observateur.

En effet, le crispin imperforable n'existe point (fig. 1). Le meilleur ne sert qu'à « *donner confiance* » à qui le porte... si confiance qu'il se découvre l'avant-bras en attaquant ou en parant et se fait mettre hors de combat par un joli coup *à travers* le crispin. N'ou-

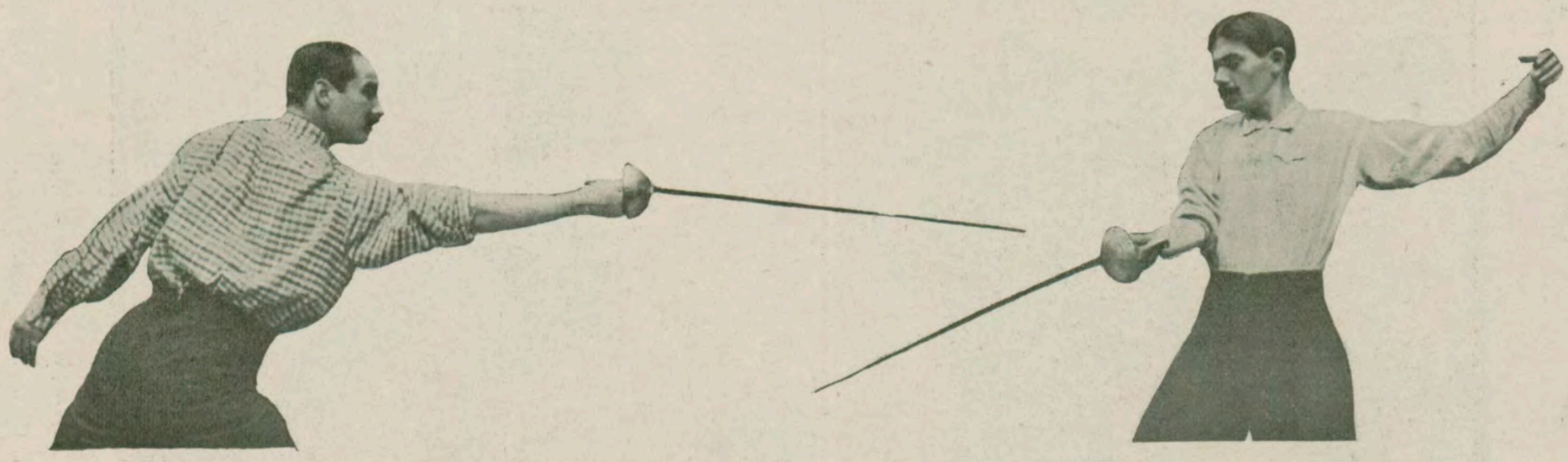


Fig. 2.

Si le duel ne comporte pas de crispin : sur une feinte à la main bien accentuée, l'adversaire replie le bras.

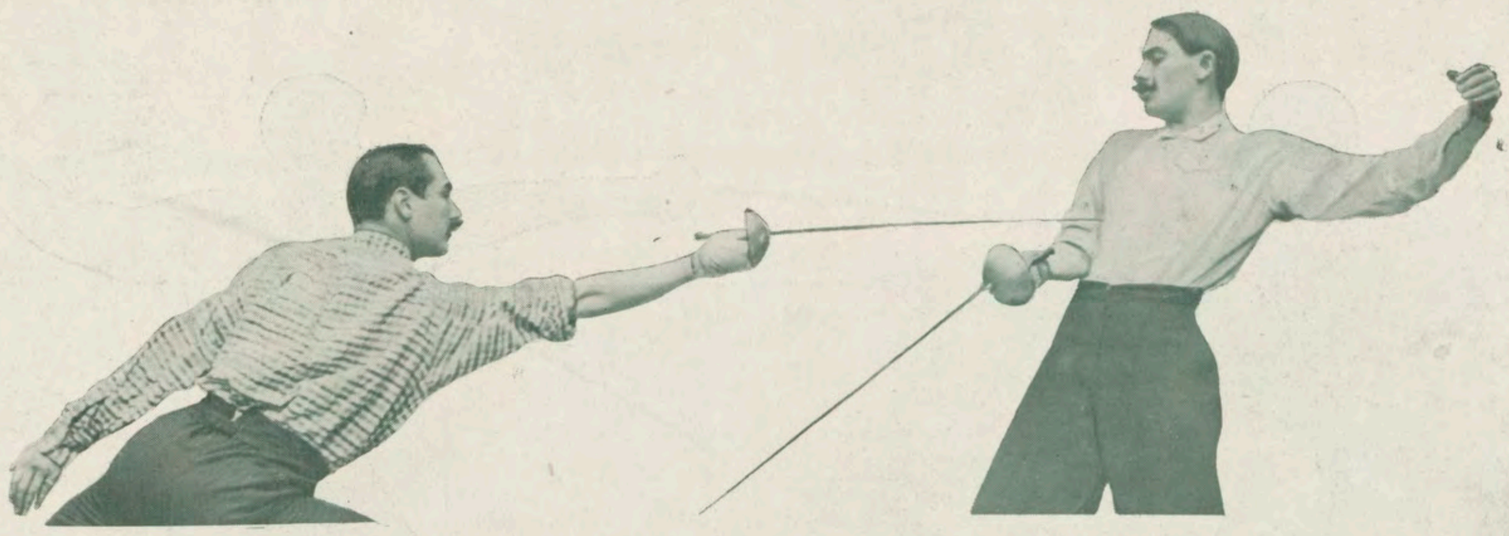


Fig. 3.
Sur une feinte à la main, l'adversaire ayant replié le bras, l'attaqueur continue par un coup au corps.

blions pas, encore, que la main n'est pas plus garantie que par un gant ordinaire, et que pour elle aussi cette *confiance*, chère aux fleurettistes, est dangereuse.

Mais le plus grave défaut du crispin est de rendre beaucoup plus difficiles les attaques au corps...

Les naïfs seuls s'imaginent qu'en duel on va directement au corps, comme à la leçon! Même pour une attaque très simple, on se soucie fort de la pointe adverse !... Et si l'adversaire, suivant une coutume fréquente aujourd'hui, et qui était aussi celle de la vieille escrime — celle du temps où l'on se battait tous les jours — tient sa lame horizontale au bout de son bras tendu ou presque tendu, il faut pour pouvoir l'attaquer au corps lui faire replier ce bras ou le forcer à prendre une parade qu'on trompera. A égalité de forces, s'il ne replie pas son bras, l'attaquer au corps est une énorme imprudence.

Or, une vive feinte à la main ou à l'avant-bras (fig. 2) provoque un retirement de bras et on *continue* au corps (fig. 3).

Un autre moyen très pratique et très employé d'aller avec quelque sécurité à la poitrine consiste à inquiéter les avancés par des demi-attaques sur lesquelles l'adversaire prend ou finit par prendre une parade qu'on lui trompe au corps.

Par exemple le maître Hugnet qui, après avoir été un très remarquable amateur, est en passe de devenir un de nos meilleurs professeurs, se bat — supposons-le! — avec son jeune collègue Laurent, le neveu du distingué maître du passage Verdeau. Nous venons de le voir exécuter *une feinte à la main continuée au corps;* maintenant il feinte en *cavant* un peu, sous la main (fig. 4); son adversaire pare une *seconde* qu'Hugnet trompe en ligne haute (fig. 5).

Or, si le crispin est employé, n'est-il pas évident que l'adversaire « ne répond pas » aux feintes aux avancés!

Devant vos feintes les plus accentuées, il conserve son bras rigidement tendu (fig. 6).

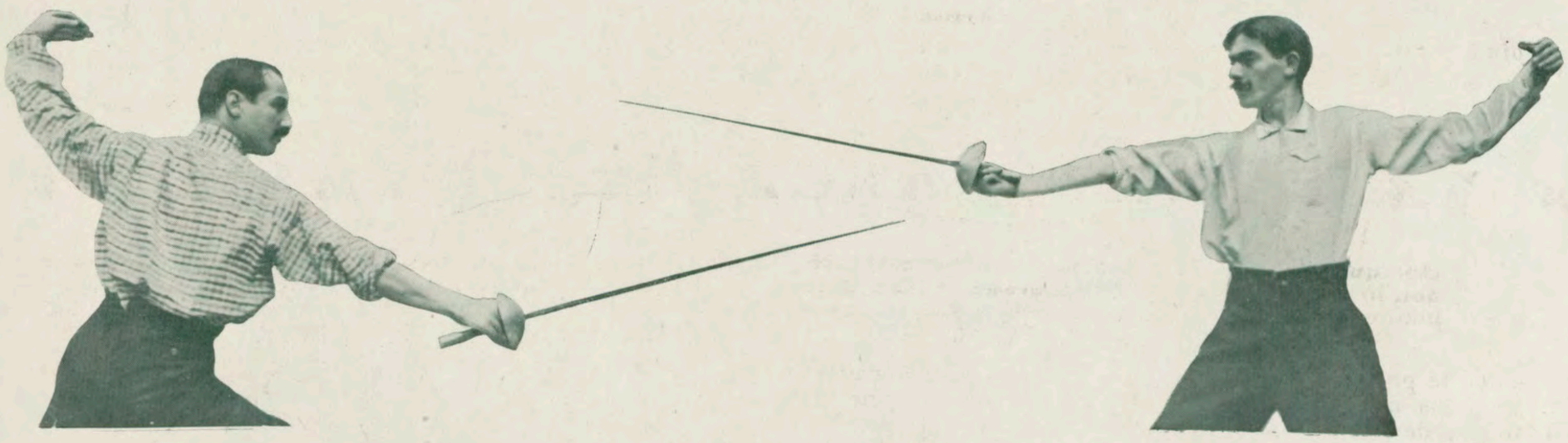


Fig. 4.
Toujours, si le crispin n'est pas autorisé, une feinte à la main, en dessous, peut faire prendre une parade, celle de seconde, par exemple, que l'on trompe aisément au corps.

Peu lui importe que votre pointe arrive près de son crispin : il ne repliera pas le bras, il ne prendra pas de parade (fig. 7). Et vous aurez toujours devant vous ce bras allongé...

Certes, on peut encore employer les *enveloppements* de fer, les *croisés*. Mais, *sur le terrain*, ils sont d'une exécution bien difficile et ils impliquent même une inégalité de forces! En admettant qu'ils constituent pourtant une ressource, la précieuse gamme des coups et trompements directs n'en est pas moins supprimée ou très diminuée!

Nous avons toujours vu ceux qui tiennent leur bras tendu le replier beaucoup plus devant des feintes que sous des battements

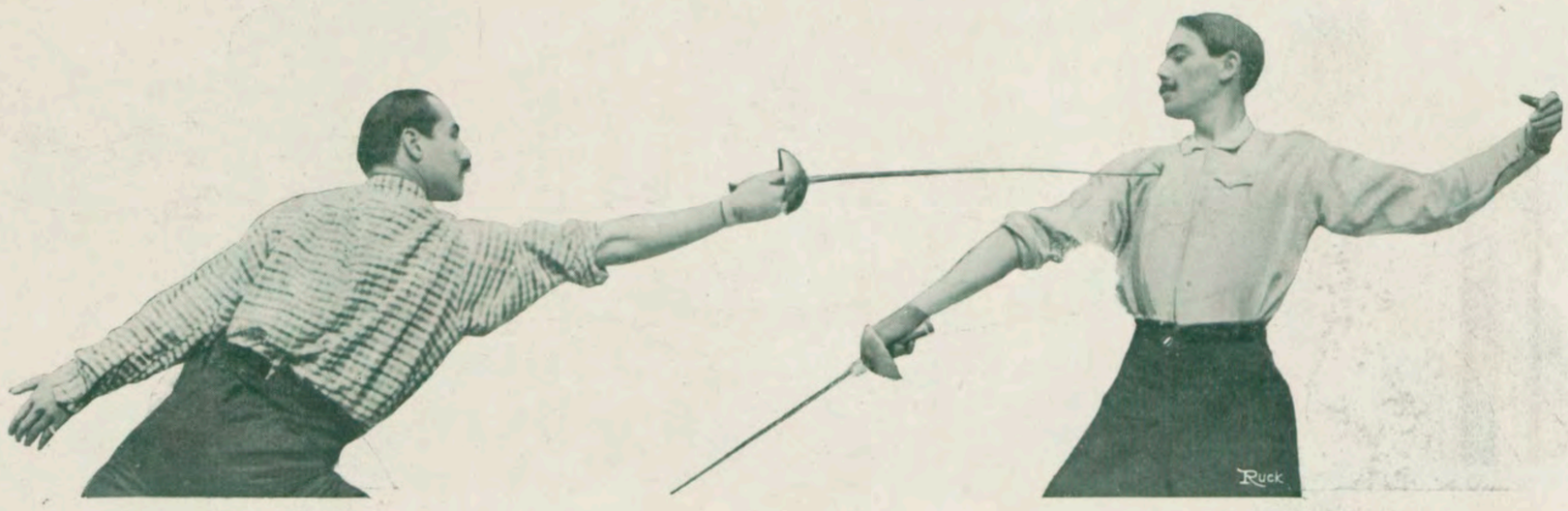


Fig. 5.
Une feinte à la main, en dessous, peut faire prendre une parade « seconde », par exemple, que l'on trompe facilement au corps.

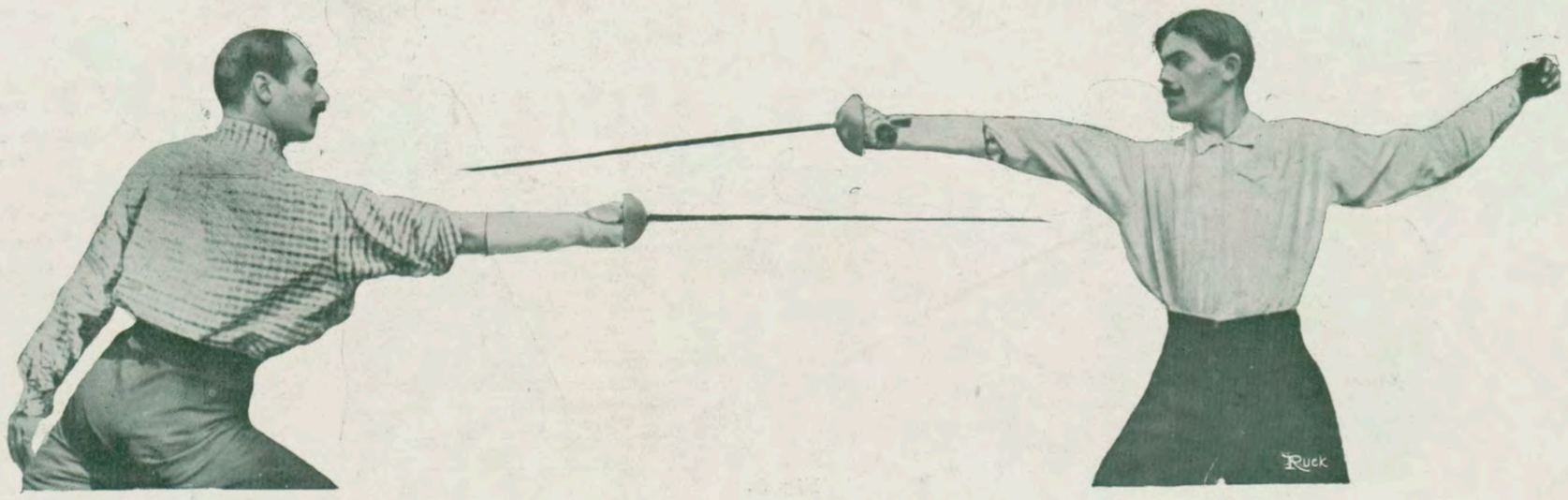


Fig. 6.
Au contraire, si le crispin est permis, l'adversaire tendra sur toutes les feintes, et on devra, pour le toucher au corps, avoir recours aux « prises de fer » que bien peu de tireurs sont capables d'exécuter en duel.

et des prises de fer. Et ces feintes aux avancés peuvent, bien entendu, être combinées avec ces battements et pressions!

Les habitués du terrain, comme duellistes ou témoins, le diront. A peu près toutes les attaques au corps, qui touchent, ont été *préparées* par des demi-attaques aux avancés.

Et le crispin détruit entièrement l'effet de ces demi-attaques! Il devient, grâce à lui, beaucoup plus difficile d'aller au corps. De guerre lasse, on tire dans le biceps ou on envoie un coup violent à travers le crispin... (fig. 1). Ou encore, en voulant prendre le fer, en feintant, on se jette soi-même le bras dans la pointe (fig. 8).

On dira que grâce à ce rembourrage on évite certains coups au poignet qui, quoique très légers, n'en rendent pas moins impossible, en paralysant quelques nerfs, la continuation du combat.

On les connaît, ces coups-là! « A la première reprise M. X. a été atteint d'une piqûre superficielle à l'avant-bras intéressant le tissu nerveux, il en est résulté un engourdissement... etc. » !! Tout coup capable de blesser *sérieusement* traversera le crispin!... La plupart des piqûres à *engourdissement* sont des inventions de poltrons (témoins ou duellistes). Pourtant il en est qui, sans presque pénétrer, mettent vraiment hors de combat, mais elles sont rares! Tout véritable escrimeur préférera les risquer, — ou plutôt les parer! — et ne pas se rendre plus difficile l'accès de la poitrine adverse...

Et un véritable escrimeur doit savoir garantir tout son corps avec son épée seule. Si la coutume du crispin se généralisait, la tenue des étudiants allemands, quand ils se battent à la rapière cesserait de paraître anormale!...

Qui n'a pas besoin de crispin pour éviter les coups à la main dirait légitimement : « J'accorde à mon adversaire 300 centimètres carrés autour de l'avant-bras, mais à condition qu'il m'en accordera autant sur le ventre... Sinon pourquoi lui laisserais-je compenser une infériorité que je n'ai pas? »

J. Joseph-Renaud.

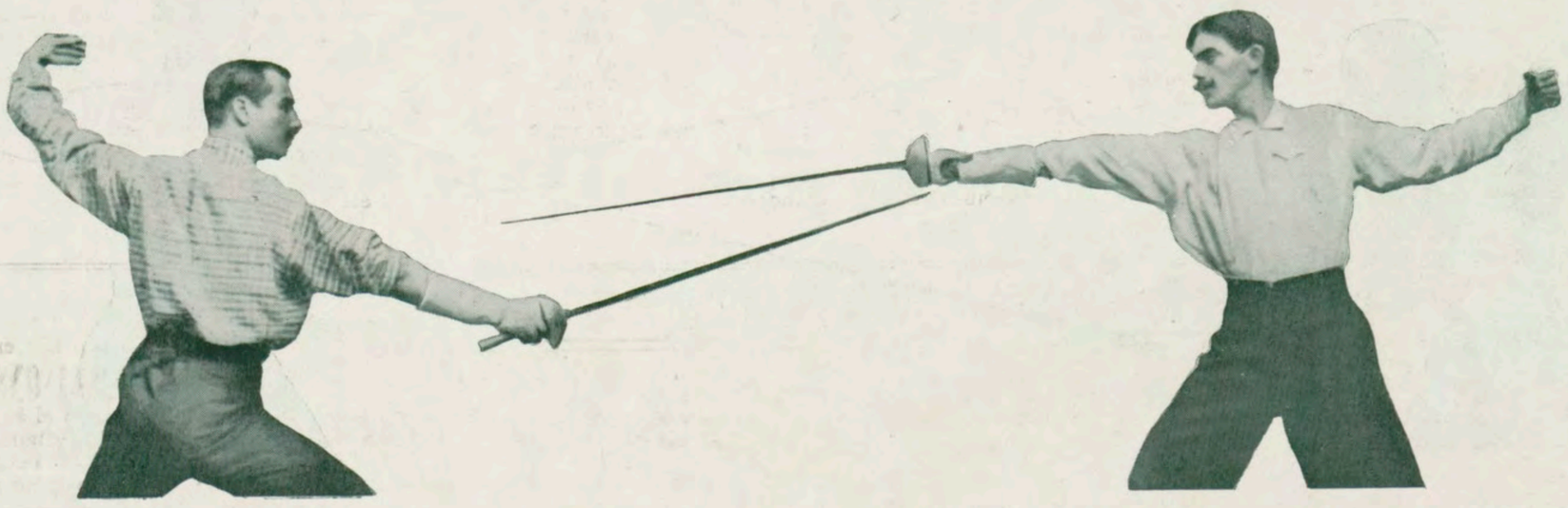


Fig. 7.
Bien entendu, les plus vives menaces ne feront pas se reculer un avant-bras qu'un crispin protège.

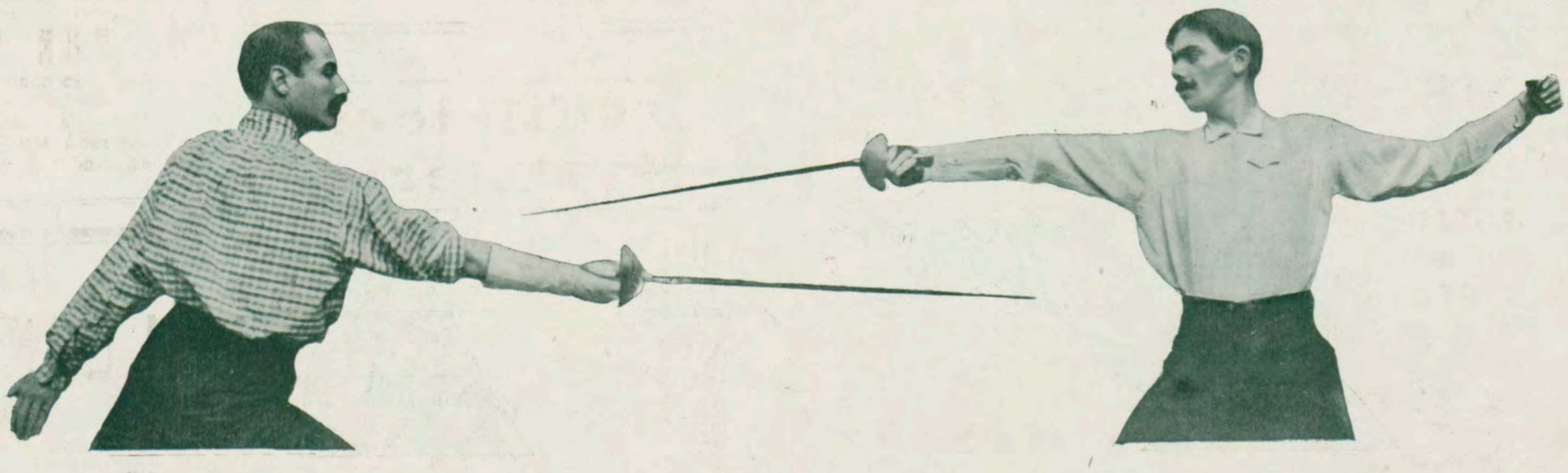


Fig. 8.
Et, à force de chercher à s'emparer du fer ou à faire se replier le bras tendu, on finit par s'enferrer le biceps!